

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1994 Nr. 19

A. TITEL

*Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee,
1974, met Bijlage;
Londen, 1 november 1974*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van Verdrag en Bijlage zijn geplaatst in *Trb.* 1976, 157.

Voor correcties van de Bijlage zie *Trb.* 1985, 155.

Voor wijzigingen van de Bijlage zie *Trb.* 1983, 32 en rubriek J van *Trb.* 1983, 173, van *Trb.* 1985, 155, van *Trb.* 1989, 42, van *Trb.* 1989, 98 en van *Trb.* 1992, 24.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1983, 32 en rubriek J van *Trb.* 1983, 173, de rubrieken C en J van *Trb.* 1985, 155 en rubriek J van *Trb.* 1989, 42 en 98, van *Trb.* 1992, 24, van *Trb.* 1992, 173 en rubriek J hieronder.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1979, 128.

Bij brieven van 6 januari 1993 is de in *Trb.* 1992, 173 afgedrukte Resolutie van 9 november 1988 medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal en aan de Staten van de Nederlandse Antillen en van Aruba.

De in rubriek J afgedrukte resoluties tot wijziging van het Verdrag behoeven ingevolge artikel 91, juncto additioneel artikel XXI, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet en juncto artikel 62, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet naar de tekst van 1972 niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173 en *Trb.* 1985, 155.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1989, 42 en 98 en *Trb.* 1992, 24 en 173.

Behalve de aldaar genoemde hebben nog de volgende Staten in overeenstemming met artikel IX, letter b, van het Verdrag een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Malawi	9 maart 1993
Sierra Leone	13 augustus 1993

Verklaringen van voortgezette gebondenheid

De volgende Staten hebben een verklaring van voortgezette gebondenheid aan het Verdrag afgelegd:

Kroatië	27 juli 1992
Slovenië	12 november 1992

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1979, 128.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie 1983, 32, *Trb.* 1985, 155, *Trb.* 1989, 42 en *Trb.* 1992, 24.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173, *Trb.* 1985, 85, *Trb.* 1986, 51, *Trb.* 1989, 42 en 98 en *Trb.* 1992, 24 en 173.

Wijzigingen

Resolutie van de Conferentie van Verdragsluitende Regeringen inzake het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-communicatie-systeem, 9 november 1988

De vertaling in het Nederlands van bovengenoemde Resolutie luidt als volgt:

Resolutie 1 van de Conferentie van Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, inzake het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatie-Systeem, aangenomen op 9 november 1988

Aanneming van wijzigingen op het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, betreffende radioverbindingen via het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatiesysteem

De Conferentie,

Gelet op artikel VIII, letter c, van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (hierna te noemen „het Verdrag”) betreffende de procedure voor wijziging van het Verdrag door een Conferentie van de Verdragsluitende Regeringen,

Na overweging van wijzigingen op het Verdrag betreffende radioverbindingen, voorgesteld en toegezonden aan de leden van de Organisatie en alle Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag,

1. Neemt, in overeenstemming met artikel VIII, letter c, onder ii, van het Verdrag, wijzigingen aan op de Hoofdstukken I, II-1, III, IV en V van en op het Aanhangsel bij het Verdrag, waarvan de tekst is weergegeven in de bijlage bij deze resolutie;

2. Besluit, in overeenstemming met artikel VIII, letter c, onder iii, van het Verdrag dat de wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard en in werking treden overeenkomstig de onderstaande procedures:

a. De wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 februari 1990, tenzij op die datum een derde van de Verdragsluitende Regeringen, of de Verdragsluitende Regeringen waarvan de gecombineerde koopvaardijvloot niet minder dan vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen;

b. De wijzigingen die worden geacht te zijn aanvaard overeenkomstig het bepaalde in letter a treden in werking ten aanzien van alle Verdragsluitende Regeringen, behalve die welke overeenkomstig het bepaalde in letter a bezwaar tegen de wijzigingen hebben gemaakt en dit bezwaar op 1 februari 1992 niet hebben ingetrokken.

Bijlage bij Resolutie 1

Wijzigingen op het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, betreffende radioverbindingen via het Wereldomvattend Maritiem Satelliet-Communicatiesysteem

HOOFDSTUK I

ALGEMENE VOORZIENINGEN

DEEL B

ONDERZOEKEN EN CERTIFICATEN

Voorschrift 7

Onderzoeken van passagiersschepen

In de tweede zin van lid b, onder i, en in de tweede zin van lid b, onder ii, worden de woorden „radio-installaties, radiotelegrafie-installaties in motorreddingboten, draagbare radiotoestellen voor reddingboten en -vloten, reddingmiddelen, middelen voor bescherming tegen brand, brandontdekkings- en brandblusmiddelen, radar, echo-lood, gyrokompas, loodsladders, mechanische loodsladders, en andere uitrusting” vervangen door de woorden „radio-installaties met inbegrip van die welke worden gebruikt in reddingmiddelen, middelen voor bescherming tegen brand, brandveiligheidssystemen en -middelen, reddingmiddelen en -voorzieningen, navigatiemiddelen aan boord van schepen, zeevaartkundige publikaties, hulpmiddelen om de loods aan boord te nemen, en andere uitrusting”.

Voorschrift 8

Onderzoeken van reddingmiddelen en andere uitrusting van vrachtschepen

In de eerste zin worden de woorden „De reddingmiddelen, met uitzondering van de radiotelegrafie-installatie in een motorreddingboot of een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten, het echolood, het gyrokompas, en de brandblusmiddelen aan boord van vrachtschepen” vervangen door de woorden „De reddingmiddelen en -voorzieningen (met uitzondering van radio-installaties), de navigatiemiddelen aan boord van schepen en de brandveiligheidssystemen en -middelen van vrachtschepen met een bruto-inhoud van 500 ton of meer”.

In de tweede zin worden de woorden „de loodsladders, mechanische loodsladders,” vervangen door de woorden „de hulpmiddelen om de loods aan boord te nemen, zeevaartkundige publikaties,”.

Voorschrift 9

De bestaande titel van dit voorschrift wordt vervangen door:

„Onderzoeken van radio-installaties op vrachtschepen”

De bestaande tekst wordt vervangen door:

„De radio-installaties aan boord van vrachtschepen, met inbegrip van die welke in reddingmiddelen worden gebruikt, waarop de Hoofdstukken III en IV van toepassing zijn, moeten worden onderworpen aan eerste en volgende onderzoeken, als bepaald voor passagiersschepen in Voorschrift 7 van dit Hoofdstuk.”

Voorschrift 10

Onderzoeken van romp, machines en uitrusting van vrachtschepen

De woorden „, Radiotelegrafie-Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen of Radiotelefonie-Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen” worden vervangen door „of Radio-Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen”.

Voorschrift 12

Afgifte van Certificaten

In lid a, onder iv en v, wordt de bestaande tekst vervangen door:

- „iv. Een certificaat, Radio-Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen genaamd, wordt afgegeven ten behoeve van een vrachtschip dat voldoet aan de eisen van Hoofdstuk IV en aan andere ter zake dienende vereisten ingevolge deze Voorschriften.
- v. Veiligheidscertificaten voor Passagiersschepen, Uitrustingscertificaten voor Vrachtschepen en Radio-Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen zoals bedoeld onder i, iii en iv, worden aangevuld met een Uitrustingsrapport, aangenomen door de Conferentie van Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, inzake het Wereldomvattend maritiem satelliet-communicatiesysteem, 1988, bij resolutie 2 zoals eventueel gewijzigd.”

In lid a, onder vii, worden de woorden „Radiotelegrafie-Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen, Radiotelefonie-Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen” vervangen door „Radio-Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen”.

Het bestaande lid b wordt vervangen door:

„b. Ongeacht enige andere bepaling van dit Verdrag blijft een certificaat dat is afgegeven op grond van en in overeenstemming met

de bepalingen van het Verdrag, en dat van kracht is op 1 februari 1992, geldig totdat de geldigheidsduur is verstreken."

Voorschrift 14

Geldigheidsduur van certificaten

In lid b worden de woorden „Radiotelegrafie-Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen of een Radiotelefonie-Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen” vervangen door „Radio-Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen”.

HOOFDSTUK II-1

CONSTRUCTIE – WATERDICHTTE INDELING EN STABILITEIT – MACHINE-INSTALLATIES EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

DEEL D

ELEKTRISCHE INSTALLATIES

Voorschrift II-1/42

Elektrische noodkrachtbron op passagiersschepen

De bestaande tekst van paragraaf 2.2 wordt vervangen door de volgende tekst:

„2.2 Gedurende 36 uur:

- .1 aan de navigatielichten en aan andere lichten vereist ingevolge de van kracht zijnde Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee; en
- .2 op schepen die op of na 1 februari 1995 zijn gebouwd, aan de VHF-radio-installatie vereist ingevolge Voorschrift IV/7.1.1 en IV/7.1.2; en, indien van toepassing:
 - .2.1 aan de MF-radio-installatie vereist ingevolge de Voorschriften IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 en IV/10.1.3;
 - .2.2 aan het scheepssatellietstation vereist ingevolge Voorschrift IV/10.1.1; en
 - .2.3 aan de MF/HF-radioinstallatie vereist ingevolge de Voorschriften IV/10.2.1, IV/10.2.2 en IV/11/1.

In paragraaf 2.3.2 worden de woorden „de hulpmiddelen bij de navigatie” vervangen door de woorden „de navigatiemiddelen aan boord van het schip”.

De bestaande tekst van paragraaf 4.1.1. wordt vervangen door de volgende tekst:

„1 de ingevolge paragraaf 2.1 en 2.2.1 vereiste verlichting;”.

Voorschrift 43

Elektrische noodkrachtbron op vrachtschepen

De bestaande tekst van paragraaf 2.3 wordt vervangen door de volgende tekst:

„2.3 Gedurende 18 uur:

- .1 aan de navigatielichten en aan andere lichten vereist ingevolge de van kracht zijnde Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee; en
- .2 op schepen die op of na 1 februari 1995 zijn gebouwd, aan de VHF-radio-installatie vereist ingevolge Voorschrift IV/7.1.1 en IV/7.1.2; en, indien van toepassing:
 - .2.1 aan de MF-radio-installatie vereist ingevolge de Voorschriften IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 en IV/10.1.3;
 - .2.2 aan het sloopssatellietstation vereist ingevolge Voorschrift IV/10.1.1; en
 - .2.3 aan de MF/HF-radioinstallatie vereist ingevolge de Voorschriften IV/10.2.1, IV/10.2.2 en IV/11/1.”

In paragraaf 2.4.2 worden de woorden „de hulpmiddelen bij de navigatie” vervangen door de woorden „de navigatiemiddelen aan boord van het schip”.

In paragraaf 4.1 worden de woorden „de volgens paragraaf 2.1, 2.2 en 2.3 vereiste verlichting” vervangen door de woorden:

„de ingevolge paragraaf 2.1, 2.2 en 2.3.1 vereiste verlichting;”.

HOOFDSTUK III

REDDINGMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN

Voorschrift III/1

Toepassing

De bestaande tekst van de paragrafen 5 en 6 wordt vervangen door:

„5. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 zijn de vereisten ingevolge de Voorschriften 8, 9, 10, 18, 21.3, 21.4, 25, 26.3, 27.2, 27.3 en 30.2.7 en, voor zover daarin voorgeschreven, Voorschrift 19 van toepassing.

6. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 is Voorschrift 6.2 uiterlijk 1 februari 1995 van toepassing.”

Voorschrift III/6

Communicatie

De bestaande tekst van paragraaf 1 wordt vervangen door:

„1. Paragraaf 2 is van toepassing op alle passagiersschepen en op alle vrachtschepen met een bruto-inhoud van 300 ton of meer. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 is paragraaf 2 uiterlijk 1 februari 1995 van toepassing. Andere schepen dan vrachtschepen met een bruto-inhoud van 300 ton of meer maar minder dan 500 ton die niet aan paragraaf 2 voldoen, dienen evenwel te voldoen aan alle van toepassing zijnde vereisten* ingevolge Hoofdstuk III van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, die van kracht waren vóór 1 februari 1992.”

De bestaande tekst van paragraaf 2 wordt vervangen door:

„2. *Radioreddingmiddelen*

2.1 *VHF-radiotelefonietoestellen*

2.1.1 Er moeten ten minste drie VHF-radiotelefonietoestellen aan boord zijn van ieder passagiersschip en van ieder vrachtschip met een bruto-inhoud van 500 ton of meer. Er moeten ten minste twee VHF-radiotelefonietoestellen aan boord zijn van ieder vrachtschip met een bruto-inhoud van 300 ton of meer, maar minder dan 500 ton. Deze toestellen moeten voldoen aan uitvoeringsnormen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen.** Indien een VHF-radiotelefonietoestel vast wordt aangebracht in een groepsreddingmiddel, moet het voldoen aan uitvoeringsnormen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen.**

2.1.2 VHF-radiotelefonietoestellen die aan boord van schepen zijn aangebracht vóór 1 februari 1992 en niet geheel voldoen aan de door de Organisatie aangenomen uitvoeringsnormen, kunnen door de Administratie worden aanvaard tot 1 februari 1999, mits de Administratie ervan overtuigd is dat zij compatibel zijn met goedgekeurde VHF-radiotelefonietoestellen.

* Voorschriften III/6.2.3 en 6.2.4 en waar van toepassing de Voorschriften III/6.2.1, 6.2.2, 10.6, 38.3.2, 41.7.8 en 42.5 zoals van kracht vóór 1 februari 1992 (wijzigingen op SOLAS van 1983). Zie ook Resolutie 4 van de Conferentie van 1988 inzake het Wereldomvattend maritiem satellietcommunicatiesysteem.

** Verwezen wordt naar de uitvoeringsnormen voor VHF-radiotelefonietoestellen voor groepsreddingmiddelen, aangenomen door de Organisatie bij Resolutie A.605(15).

2.2 Radartransponders

Aan elke zijde van ieder passagiersschip en van ieder vrachtschip met een bruto-inhoud van 500 ton of meer moet ten minste één radartransponder zijn geplaatst. Op ieder vrachtschip met een bruto-inhoud van 300 ton of meer, maar minder dan 500 ton, moet ten minste één radartransponder zijn geplaatst. Deze radartransponders moeten voldoen aan uitvoeringsnormen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen.* De radartransponders** moeten zodanig zijn geplaatst dat zij snel in een groepsreddingmiddel, anders dan het reddingvlot of de reddingvloten vereist ingevolge Voorschrift 26.1.4, kunnen worden gezet. Een andere mogelijkheid is dat één radartransponder wordt geplaatst in elk groepsreddingmiddel, anders dan de ingevolge Voorschrift 26.1.4 vereiste reddingmiddelen.”

Voorschrift III/10

Bezetting van groepsreddingmiddelen en het toezicht daarop

De bestaande paragraaf 6 wordt geschrapt.

De bestaande paragrafen 7 en 8 worden vernummerd tot respectievelijk paragraaf 6 en 7.

Voorschrift III/38

Algemene eisen voor reddingvloten

De bestaande paragraaf 3.2 wordt geschrapt.

De bestaande paragraaf 3.3 wordt vernummerd tot paragraaf 3.2.

De bestaande tekst van paragraaf 5.1.14 wordt vervangen door:

„14 een doeltreffende radarreflector, tenzij er een radartransponder in het reddingvlot is geplaatst.”

Voorschrift III/41

Algemene vereisten voor reddingboten

De bestaande tekst van paragraaf 7.8 wordt vervangen door:

„7.8 Iedere reddingboot die voorzien is van een vast aangebracht VHF-radiotelefonietoestel met een antenne die afzonderlijk is ge-

* Verwezen wordt naar de uitvoeringsnormen voor radartransponders voor groepsreddingmiddelen voor gebruik in opsporings- en reddingsoperaties, aangenomen door de Organisatie bij Resolutie A.604(15).

** Een van deze radartransponders kan de radartransponder zijn die vereist is ingevolge Voorschrift IV/7.1.3.

plaatst, moet zijn uitgerust met voorzieningen om de antenne op doeltreffende wijze in de gebruiksofstelling te plaatsen en vast te zetten."

De bestaande tekst van paragraaf 8.30 wordt vervangen door:

„30 een doelmatige radarreflector, tenzij in de reddingboot een radartransponder voor groepsreddingmiddelen is geplaatst."

Voorschrift III/42

Gedeeltelijk overdekte reddingboten

De bestaande tekst van paragraaf 5 wordt vervangen door:

„5. Indien een VHF-radiotelefonietoestel vast is aangebracht in de reddingboot, moet het zijn geïnstalleerd in een kajuit groot genoeg om zowel het toestel als de bedienende persoon plaats te bieden. Er wordt geen afzonderlijke kajuit vereist indien naar het oordeel van de Administratie de constructie van de reddingboot een beschutte ruimte biedt."

HOOFDSTUK IV

De bestaande tekst van Hoofdstuk IV wordt vervangen door de volgende tekst:

„RADIOVERBINDINGEN

DEEL A

ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepassing

1. Dit Hoofdstuk is van toepassing op alle schepen waarop deze Voorschriften van toepassing zijn en op vrachtschepen met een bruto-inhoud van 300 ton of meer.

2. Dit Hoofdstuk is niet van toepassing op schepen waarop deze Voorschriften anders wel van toepassing zouden zijn, wanneer die schepen varen op de Grote Meren van Noord-Amerika en hun verbindings- en zijwateren niet verder oostelijk dan de beneden-uitgang van de St.-Lambertsluis te Montreal in de provincie Quebec, Canada.*

* Deze schepen zijn onderworpen aan bijzondere vereisten betreffende radio voor veiligheidsdoeleinden zoals vervat in de desbetreffende overeenkomst tussen Canada en de Verenigde Staten van Amerika.

3. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk

- .1 wordt verstaan onder „schepen die worden gebouwd”: schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt;
- .2 wordt verstaan onder „een soortgelijk bouwstadium”: het stadium waarin:
 - .2.1 de bouw ten behoeve van een specifiek schip aanvangt; en
 - .2.2 is aangevangen met de montage van dat schip, welke ten minste 50 ton of 1 procent van de geschatte massa van alle bouw materiaal omvat, naar gelang welke van beide het minst is.

4. Ieder schip moet uiterlijk 1 augustus 1993 voldoen aan Voor-schrift 7.1.4 (NAVTEX) en 7.1.6 (satelliet-noodradiobaken).

5. Met inachtneming van de bepalingen van paragraaf 4 draagt de Administratie er zorg voor dat ieder schip dat vóór 1 februari 1995 is gebouwd:

- .1 gedurende de periode tussen 1 februari 1992 en 1 februari 1999:
 - .1.1 hetzij voldoet aan alle van toepassing zijnde vereisten ingevolge dit Hoofdstuk; hetzij
 - .1.2 voldoet aan alle van toepassing zijnde vereisten ingevolge Hoofdstuk IV van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals van kracht tot 1 februari 1992; en
- .2 na 1 februari 1999 voldoet aan alle van toepassing zijnde vereisten ingevolge dit Hoofdstuk.

6. Ieder schip dat op of na 1 februari 1995 is gebouwd, moet voldoen aan alle van toepassing zijnde vereisten ingevolge dit Hoofdstuk.

7. Geen enkele bepaling van dit Hoofdstuk belet in nood verkerende schepen, groepsreddingmiddelen of personen gebruik te maken van de tot hun beschikking staande middelen om de aandacht te trekken, hun positie bekend te maken en hulp te verkrijgen.

Voorschrift 2

Uitdrukkingen en omschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk worden aan de volgende uitdrukkingen de hieronder omschreven betekenissen toegekend.

- .1 „Berichtgeving van brug tot brug”: berichtgeving tussen schepen betreffende de veiligheid, vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.
- .2 „Ononderbroken wacht”: de radiowacht mag niet worden onderbroken anders dan voor korte perioden waarin de

- ontvangst van het schip geheel of gedeeltelijk wordt onderdrukt door eigen berichtgeving of waarin de apparatuur een periodieke onderhouds- of controlebeurt ondergaat.
- .3 „DSC” (digital selective calling): een techniek waarbij digitale codes worden gebruikt, die een radiostation in staat stelt verbinding tot stand te brengen met en informatie te zenden aan een ander station of een groep van stations, en die voldoet aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR).
 - .4 „DPT” (direct-printing telegraphy): technieken voor geautomatiseerde telegrafie die voldoen aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR).
 - .5 „Algemene radioberichtgeving”: het operationele en openbare berichtenverkeer per radio, anders dan de nood-, spoed- en veiligheidsberichten.
 - .6 „INMARSAT”: de Organisatie opgericht uit hoofde van het op 3 september 1976 aangenomen Verdrag inzake de Internationale Maritieme Satelliet Organisatie.
 - .7 „Internationaal NAVTEX-systeem”: de gecoördineerde uitzending en automatische ontvangst op de frequentie van 518 kHz van maritieme veiligheidsinformatie, door toepassing van DPT, waarbij de Engelse taal wordt gebruikt.*
 - .8 „Lokaliseren”: het vinden van schepen, luchtvaartuigen, eenheden of personen in nood.
 - .9 „Maritieme veiligheidsinformatie”: navigatiewaarschuwingen en meteorologische waarschuwingen, meteorologische verwachtingen en andere spoedeisende berichten betreffende de veiligheid die naar schepen worden verzonden.
 - .10 „POSS” (polar orbiting satellite service): een systeem, gebaseerd op satellieten die een baan om de aardse polen doorlopen, dat noodoproepen van satelliet-noodradiobakens ontvangt en doorzendt, en daarbij hun positie opgeeft.
 - .11 „Radioreglement”: het Radioreglement, behorend bij of beschouwd als behorend bij het laatste Internationaal Verdrag betreffende de Telecommunicatie dat op een bepaald ogenblik van kracht is.
 - .12 „Zeegebied A1”: een gebied binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een VHF-radiokuststation, dat beschikt over een permanente mogelijkheid voor DSC-oproepen,

* Verwezen wordt naar het door de Organisatie goedgekeurde NAVTEX-handboek.

welk gebied nader kan worden omschreven door een Verdragsluitende Regering.*

- .13 „Zeegebied A2”: een gebied, met uitzondering van het zeegebied A1, binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een MF-radiokuststation, dat beschikt over een permanente mogelijkheid voor DSC-oproepen, welk gebied nader kan worden omschreven door een Verdragsluitende Regering.
- .14 „Zeegebied A3”: een gebied, met uitzondering van de zeegebieden A1 en A2, binnen het bereik van een geostationaire INMARSAT-satelliet, die beschikt over een permanente mogelijkheid voor oproepen.
- .15 „Zeegebied A4”: een gebied buiten de zeegebieden A1, A2 en A3.

2. Alle andere uitdrukkingen en afkortingen die in dit Hoofdstuk zijn gebruikt en die in het Radioreglement zijn omschreven, moeten dezelfde betekenis als in dat Reglement hebben.

Voorschrift 3

Vrijstellingen

1. De Verdragsluitende Regeringen achten het hoogst gewenst niet af te wijken van de vereisten ingevolge dit Hoofdstuk; niettemin kan de Administratie aan individuele schepen gedeeltelijke of voorwaardelijke vrijstellingen verlenen van de Voorschriften 7 t/m 11, mits:

- .1 deze schepen voldoen aan de functionele vereisten ingevolge Voorschrift 4; en
- .2 de Administratie rekening heeft gehouden met het gevolg dat deze vrijstellingen kunnen hebben voor de veiligheid van alle schepen in verband met de algemene doelmatige hulpverlening.

2. Vrijstellingen uit hoofde van paragraaf 1 kunnen alleen worden verleend:

- .1 indien de omstandigheden die op de veiligheid van invloed zijn, zodanig zijn dat de volledige toepassing van de Voorschriften 7 t/m 11 onredelijk of onnodig is;
- .2 in uitzonderlijke omstandigheden, voor een eenmalige reis buiten het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het schip is uitgerust; of

* Verwezen wordt naar de aanbeveling inzake de verlening van diensten voor radiocommunicatie ten behoeve van het Wereldomvattend maritiem satelliet-communicatiesysteem, te ontwikkelen door de Organisatie (zie MSC 55/25, bijlage 3).

- .3 vóór 1 februari 1999, wanneer het schip voorgoed uit de vaart wordt genomen binnen twee jaar na een datum vanaf welke een vereiste ingevolge dit Hoofdstuk dient te worden toegepast uit hoofde van Voorschrift 1.

3. Elke Administratie moet zo spoedig mogelijk na 1 januari van elk jaar bij de Organisatie een rapport indienen, waarin alle vrijstellingen die op grond van de paragrafen 1 en 2 gedurende het voorafgaande kalenderjaar werden verleend, zijn vermeld en waarin de redenen voor het verlenen van die vrijstellingen zijn opgegeven.

Voorschrift 4

Functionele vereisten

Ieder schip moet buitengaats in staat zijn:

- .1 behalve zoals bepaald in de Voorschriften 8.1.1 en 10.1.4.3, noodoproepen van het schip naar de wal uit te zenden door middel van ten minste twee afzonderlijke en van elkaar onafhankelijke installaties, die elk van een ander radiocommunicatiesysteem gebruik maken;
- .2 noodoproepen van de wal naar het schip te ontvangen;
- .3 noodoproepen van schip naar schip uit te zenden en te ontvangen;
- .4 berichten betreffende de opsporings- en reddingscoördinatie uit te zenden en te ontvangen;
- .5 berichten op lokatie uit te zenden en te ontvangen;
- .6 de signalen ten behoeve van het lokaliseren uit te zenden en, zoals vereist ingevolge Voorschrift V/12.g en h, te ontvangen*;
- .7 maritieme veiligheidsinformatie uit te zenden en te ontvangen**;
- .8 algemene radioberichten uit te zenden naar en te ontvangen van radiosystemen of -netwerken aan wal, onder voorbehoud van het bepaalde in Voorschrift 15.8;
- .9 berichten van brug tot brug uit te zenden en te ontvangen.

* Verwezen wordt naar resolutie A.614(15) inzake het aan boord hebben van radarapparatuur die werkt binnen de frequentieband 9000-9500 MHz, aangenomen door de vijftiende Vergadering.

** Hierbij zij opgemerkt dat het nodig kan zijn dat schepen bepaalde maritieme veiligheidsinformatie kunnen ontvangen terwijl zij in de haven liggen.

DEEL B

VERPLICHTINGEN VAN VERDRAGSLUITENDE REGERINGEN*

Voorschrift 5

Voorzieningen voor radiocommunicatiesystemen

1. Elke Verdragsluitende Regering verbindt zich ertoe, naar zij praktisch en noodzakelijk acht, hetzij individueel hetzij in samenwerking met andere Verdragsluitende Regeringen, passende voorzieningen aan wal te treffen voor radiocommunicatiesystemen via de ruimte of via de aarde, gepast rekening houdend met de aanbevelingen van de Organisatie**. Deze systemen zijn:

- .1 een radiocommunicatiesysteem dat gebruik maakt van stationaire satellieten in het Maritieme Mobiele-Satellietsysteem;
- .2 een radiocommunicatiesysteem dat gebruik maakt van satellieten die een baan om de aardse polen doorlopen in het Mobiele-Satellietsysteem;
- .3 het Maritieme Mobiele Systeem binnen de frequentiebanden tussen 156 MHz en 174 MHz;
- .4 het Maritieme Mobiele Systeem binnen de frequentiebanden tussen 4000 kHz en 27500 kHz;
- .5 het Maritieme Mobiele Systeem binnen de frequentiebanden tussen 415 kHz en 535 kHz en tussen 1605 kHz en 4000 kHz.

2. Elke Verdragsluitende Regering verbindt zich ertoe aan de Organisatie relevante informatie te verstrekken met betrekking tot de voorzieningen aan wal behorend tot het Maritieme Mobiele Systeem, het Mobiele-Satellietsysteem en het Maritieme Mobiele-Satellietsysteem, getroffen voor zeegebieden die zij heeft aangewezen voor haar kust(en).

* 1. Het is niet vereist dat elke Verdragsluitende Regering voorzieningen treft voor alle radiocommunicatiesystemen.

2. De vereisten dienen te worden gespecificeerd voor voorzieningen aan wal ten einde de verschillende zeegebieden te bestrijken.

** Verwezen wordt naar de aanbeveling inzake het voorzien in radiocommunicatiesystemen voor het Wereldomvattend maritiem satellietcommunicatiesysteem, te ontwikkelen door de Organisatie (zie MSC 55/25, bijlage 3).

DEEL C

VEREISTEN TEN AANZIEN VAN SCHEPEN

Voorschrift 6

Radio-installaties

1. Ieder schip moet zijn uitgerust met radio-installaties die in staat zijn gedurende de gehele voorgenomen reis te voldoen aan de in Voorschrift 4 gestelde functionele vereisten en, tenzij vrijstelling is verleend krachtens Voorschrift 3, voldoen aan de vereisten ingevolge Voorschrift 7 en, afhankelijk van het zeegebied of de zeegebieden waardoor het tijdens de voorgenomen reis zal varen, de vereisten ingevolge Voorschrift 8, 9, 10 of 11.

2. Iedere radio-installatie moet:

- .1 zodanig zijn geplaatst dat geen schadelijke invloeden van mechanische, elektrische of andere oorsprong de werking ervan aantasten, en dat de elektromagnetische compatibiliteit en de voorkoming van een schadelijke wisselwerking met andere apparatuur en systemen is verzekerd;
- .2 zodanig zijn opgesteld dat de hoogste mate van veiligheid en operationele beschikbaarheid is verzekerd;
- .3 zijn beschermd tegen schadelijke gevolgen van water, extreme temperaturen en andere ongunstige omstandigheden in de directe omgeving;
- .4 zijn voorzien van betrouwbare, blijvend aangebrachte elektrische verlichting, die onafhankelijk is van de hoofd- en noodkrachtbronnen, voor voldoende verlichting van het bedieningspaneel van de radio-installatie;
- .5 duidelijk zijn voorzien van het internationaal naamsein, de identificatie-aanduiding van het scheepsstation en andere aanduidingen voor zover zij relevant zijn voor het gebruik van de radio-installatie.

3. De bediening van de VHF-kanalen voor radiotelefonie, die vereist zijn ten behoeve van de veiligheid van de navigatie, moet onmiddellijk mogelijk zijn op de brug, nabij de plaats waar de navigatie wordt gevoerd, en waar nodig moeten voorzieningen zijn getroffen om radiocommunicatie vanaf de brugvleugels mogelijk te maken. Voor de toepassing van de laatste bepaling kan draagbare VHF-apparatuur worden gebruikt.

Voorschrift 7

Radio-apparatuur – Algemeen

1. Elk schip moet zijn uitgerust met:

- .1 een VHF-radio-installatie die geschikt is voor het uitzenden en ontvangen van:

- .1.1 DSC* op de frequentie 156.525 MHz (kanaal 70). Het dient mogelijk te zijn het uitzenden van noodoproepen op kanaal 70 te starten vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd**; en
- .1.2 radiotelefonie op de frequenties 156.300 MHz (kanaal 6), 156.650 MHz (kanaal 13) en 156.800 MHz (kanaal 16);
- .2 een radio-installatie die geschikt is om ononderbroken DSC-wacht te houden op VHF-kanaal 70, gescheiden van of gecombineerd met de ingevolge paragraaf .1.1 vereiste installatie**;
- .3 een radartransponder die geschikt is om te werken in de frequentieband 9 GHz, die:
 - .3.1 zodanig moet zijn geplaatst dat hij gemakkelijk kan worden gebruikt; en
 - .3.2 kan behoren tot de ingevolge Voorschrift III/6.2.2 voor groepsreddingmiddelen vereiste radartransponders;
- .4 een ontvanger die geschikt is om de uitzendingen van het Internationale NAVTEX-systeem te ontvangen indien het schip zich bevindt op reizen in gebieden waar een Internationaal NAVTEX-systeem beschikbaar is;
- .5 een radiovoorziening voor de ontvangst van maritieme veiligheidsinformatie uitgezonden binnen het EGC-systeem (enhanced group calling system) van INMARSAT, indien het schip reizen onderneemt binnen een zeegebied dat binnen het bereik van INMARSAT valt, maar waar geen Internationaal NAVTEX-systeem beschikbaar is. Schepen die uitsluitend reizen ondernemen in zeegebieden waar een HF-DPT-systeem* voor het uitzenden van maritieme veiligheidsinformatie beschikbaar is en die zijn uitgerust met apparatuur die geschikt is om van dit systeem gebruik te maken, kunnen echter van dit vereiste worden vrijgesteld***;
- .6 met inachtneming van de bepalingen van Voorschrift 8.3, een satelliet-noodradiobaken dat:

* DSC-systemen (digital selective calling) voor alle schepen en de vereisten betreffende het aan boord hebben van HF-direct-printing telegraphy (NBDP) voor schepen met een bruto-inhoud van 300 ton of meer, maar minder dan 1600 ton, zijn onderworpen aan toetsing overeenkomstig resolutie A.606(15) - Toetsing en evaluatie van het wereldomvattend maritiem satelliet-communicatiesysteem. Tenzij anders aangegeven, is deze voetnoot van toepassing op alle in het Verdrag gestelde DSC- en NBDP-vereisten.

** Bepaalde schepen kunnen worden vrijgesteld van dit vereiste (zie Voorschrift 9.4).

*** Verwezen wordt naar de aanbeveling inzake de verspreiding van maritieme veiligheidsinformatie, te ontwikkelen door de Organisatie (zie MSC 55/25, bijlage 8).

- .6.1 noodoproepen kan uitzenden door gebruik te maken van hetzij het POSS dat werkt in de frequentieband 406 MHz, hetzij, indien het schip alleen reizen onderneemt binnen gebieden die binnen het bereik van INMARSAT vallen, het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem dat werkt in de frequentieband 1.6 GHz*;
 - .6.2 op een gemakkelijk toegankelijke plaats is geïnstalleerd;
 - .6.3 snel met de hand kan worden losgemaakt en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;
 - .6.4 vrij kan opdrijven indien het schip zinkt, en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft; en
 - .6.5 met de hand geactiveerd kan worden.
2. Tot 1 februari 1999 of tot een andere door de Maritieme Veiligheidscommissie te bepalen datum moet ieder schip daarnaast zijn uitgerust met een radio-installatie bestaand uit een radiotelefonie-luisterwachtontvanger werkend op de noodfrequentie van 2182 kHz.
3. Tot 1 februari 1999 moet ieder schip, tenzij het uitsluitend reizen onderneemt in het zeegebied A1, zijn uitgerust met een middel om het radiotelefonie-alarmsein automatisch op te wekken op de frequentie 2182 kHz.
4. De Administratie kan schepen die op of na 1 februari 1997 worden gebouwd, vrijstellen van de in de paragrafen 2 en 3 gestelde vereisten.

Voorschrift 8

Radio-apparatuur – Zeegebied A1

1. In aanvulling op de vereisten ingevolge Voorschrift 7 moet ieder schip dat uitsluitend reizen onderneemt in het zeegebied A1 zijn uitgerust met een radio-installatie die geschikt is om vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van hetzij:
- .1 VHF met gebruik van DSC. Hierin kan worden voorzien door het in paragraaf 3 voorgeschreven noodradiobaken. Dit noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; hetzij
 - .2 POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken. Dit satelliet-noodradiobaken moet

* Afhankelijk van de beschikbaarheid van geschikte voorzieningen voor ontvangst en verwerking op de grond voor ieder oceaangebied dat valt binnen het bereik van INMARSAT-satellieten.

worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; hetzij

- .3 MF met gebruik van DSC, indien het schip reizen onderneemt binnen het bereik van MF-radiokuststations met DSC; hetzij
- .4 HF met gebruik van DSC; hetzij
- .5 het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van:
 - .5.1 een INMARSAT-scheepssatellietstation*; of
 - .5.2 het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. De ingevolge Voorschrift 7.1.1 vereiste VHF-radio-installatie moet ook geschikt zijn voor het uitzenden en ontvangen van algemene radioberichten met gebruik van radiotelefonie.

3. Schepen die uitsluitend reizen ondernemen in het zeegebied A1 kunnen, in plaats van het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken, een noodradiobaken aan boord hebben dat:

- .1 een noodoproep kan uitzenden op VHF-kanaal 70 met gebruik van DSC, en kan worden opgespoord door middel van een radartransponder werkend in de frequentieband 9 GHz;
- .2 is geïnstalleerd op een gemakkelijk toegankelijke plaats;
- .3 snel met de hand kan worden losgemaakt en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;
- .4 vrij kan opdrijven indien het schip zinkt en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft; en
- .5 met de hand kan worden geactiveerd.

Voorschrift 9

Radio-apparatuur – Zeegebieden A1 en A2

1. In aanvulling op de vereisten ingevolge Voorschrift 7 moet ieder schip dat reizen onderneemt buiten het zeegebied A1, maar binnen het zeegebied A2, zijn voorzien van:

* Aan dit vereiste kan worden voldaan door middel van INMARSAT-scheepssatellietstations die geschikt zijn voor duplex-verbindingen, zoals Standard-A of Standard-C scheepssatellietstations. Tenzij anders aangegeven is deze voetnoot van toepassing op alle in dit Hoofdstuk gestelde vereisten voor INMARSAT-scheepssatellietstations.

- .1 een MF-radio-installatie die geschikt is om berichten uit te zenden en te ontvangen voor nood- en veiligheidsdoeleinden op de frequenties van:
 - .1.1 2187.5 kHz met gebruik van DSC; en
 - .1.2 2182 kHz met gebruik van radiotelefonie;
- .2 een radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC-wacht te houden op de frequentie van 2187.5 kHz, die gescheiden kan zijn van of gecombineerd kan zijn met de ingevolge paragraaf .1.1 vereiste installatie; en
- .3 een radio-installatie, niet werkend in de MF-band, om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:
 - .3.1 POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
 - .3.2 HF met gebruik van DSC; of
 - .3.3 het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van:
 - .3.3.1 de in paragraaf 3.2 bedoelde apparatuur; of
 - .3.3.2 het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. Het uitzenden van noodoproepen door middel van de radio-installatie bedoeld in de paragrafen 1.1 en 1.3 moet kunnen worden gestart vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

3. Daarnaast moet het schip in staat zijn algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van:

- .1 een radio-installatie werkend op werkfrequenties in de banden tussen 1605 kHz en 4000 kHz of tussen 4000 kHz en 27.500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze voorziening toe te voegen aan de ingevolge paragraaf 1.1 vereiste apparatuur; of
- .2 een INMARSAT-scheepssatellietstation.

4. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de vereisten ingevolge de Voorschriften 7.1.1.1 en 7.1.2 voor schepen gebouwd voor 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen het zeegebied A2, mits deze schepen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet

worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Voorschrift 10

Radio-apparatuur – Zeegebieden A1, A2, en A3

1. In aanvulling op de vereisten ingevolge Voorschrift 7 moet ieder schip dat reizen onderneemt buiten de zeegebieden A1 en A2, maar binnen het zeegebied A3, indien het niet voldoet aan de vereisten ingevolge paragraaf 2, zijn voorzien van:

- .1 een INMARSAT-scheepssatellietstation dat geschikt is om:
 - .1.1 nood- en veiligheidsberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van DPT;
 - .1.2 oproepen met noodprioriteit te starten en te ontvangen;
 - .1.3 een wacht te onderhouden voor noodoproepen van de wal naar het schip, met inbegrip van berichten die op specifiek omschreven geografische gebieden gericht zijn;
 - .1.4 algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie dan wel DPT; en
- .2 een MF-radio-installatie die geschikt is om berichten uit te zenden en te ontvangen voor nood- en veiligheidsdoeleinden op de frequenties van:
 - .2.1 2187.5 kHz met gebruik van DSC; en
 - .2.2 2182 kHz met gebruik van radiotelefonie; en
- .3 een radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC-wacht te houden op de frequentie van 2187.5 kHz, die gescheiden kan zijn van of gecombineerd kan zijn met de ingevolge paragraaf .2.1 vereiste installatie; en
- .4 een radio-installatie, niet werkend in de MF-band, om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:
 - .4.1 POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
 - .4.2 HF met gebruik van DSC; of
 - .4.3 het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem, door een extra scheepssatellietstation of een satelliet-noodradiobaken zoals vereist ingevolge Voorschrift 7.1.6. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. In aanvulling op de vereisten ingevolge Voorschrift 7 moet ieder schip dat reizen onderneemt buiten de zeegebieden A1 en A2, maar

binnen het zeegebied A3, indien het niet voldoet aan de vereisten ingevolge paragraaf 1, zijn voorzien van:

- .1 een MF/HF-radio-installatie die geschikt is om voor nood- en veiligheidsdoeleinden berichten uit te zenden en te ontvangen op alle nood- en veiligheidsfrequenties in de banden tussen 1605 kHz en 4000 kHz en tussen 4000 kHz en 27.500 kHz:
 - .1.1 met gebruik van DSC;
 - .1.2 met gebruik van radiotelefonie; en
 - .1.3 met gebruik van DPT; en
 - .2 apparatuur geschikt om gelijktijdig DSC-wacht te houden op de frequenties van 2187,5 kHz en 8414,5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties van 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12.577 kHz of 16.804,5 kHz. Het moet te allen tijde mogelijk zijn een van deze DSC-nood- of veiligheidsfrequenties te kiezen. Deze apparatuur kan gescheiden zijn van of gecombineerd zijn met de ingevolge paragraaf .1 vereiste apparatuur; en
 - .3 een radio-installatie, niet werkend in de HF-band, om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:
 - .3.1 POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand te kunnen worden bediend; of
 - .3.2 het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van:
 - .3.2.1 een INMARSAT-scheepssatellietstation; of
 - .3.2.2 het ingevolge Voorschrift 7.1.6 vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.
 - .4 Daarnaast moeten schepen in staat zijn algemene radiobereichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van een MF/HF-radio-installatie werkend op werkfrequenties in de banden tussen 1605 kHz en 4000 kHz of tussen 4000 kHz en 27.500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze voorziening toe te voegen aan de ingevolge paragraaf .1 vereiste apparatuur.
3. Het uitzenden van noodoproepen door middel van de radio-installatie bedoeld in de subparagrafen 1.1, 1.2, 1.4, 2.1 en 2.3 moet kunnen worden gestart vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

4. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de vereisten ingevolge de Voorschriften 7.1.1.1 en 7.1.2 voor schepen gebouwd vóór 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen de zeegebieden A2 en A3, mits deze schepen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Voorschrift 11

Radio-apparatuur – Zeegebieden A1, A2, A3 en A4

1. In aanvulling op de vereisten ingevolge Voorschrift 7 moeten schepen die reizen in alle zeegebieden ondernemen, zijn uitgerust met de ingevolge Voorschrift 10.2 vereiste radio-installaties en apparatuur, met dien verstande dat de ingevolge Voorschrift 10.2.3.2 vereiste apparatuur niet wordt aanvaard als alternatief voor de ingevolge Voorschrift 10.2.3.1 vereiste apparatuur, die altijd aanwezig moet zijn. Daarnaast moeten schepen die reizen in alle zeegebieden ondernemen, voldoen aan de vereisten ingevolge Voorschrift 10.3.

2. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de vereisten ingevolge de Voorschriften 7.1.1.1 en 7.1.2 voor schepen gebouwd vóór 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen de zeegebieden A2, A3, en A4, mits deze schepen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 12

Radiowachten

1. Aan boord van ieder schip moet buitengaats een ononderbroken wacht worden gehouden:

- .1 op VHF-DSC-kanaal 70, indien het schip, overeenkomstig de vereisten ingevolge Voorschrift 7.1.2, is uitgerust met een VHF-radio-installatie;
- .2 op de DSC-nood- en veiligheidsfrequentie van 2187.5 kHz, indien het schip, overeenkomstig de vereisten ingevolge Voorschrift 9.1.2 of 10.1.3, is uitgerust met een MF-radio-installatie;
- .3 op de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties 2187.5 kHz en 8414.5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties van 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12.577 kHz of 16.804.5 kHz, afhankelijk van het tijdstip en de geografische positie van het schip, indien het schip, overeenkomstig

- de vereisten ingevolge Voorschrift 10.2.2 of 11.1, is uitgerust met een MF/HF-radio-installatie. Deze wacht kan worden gehouden door middel van een scannende ontvanger;
4. ten behoeve van satelliet-noodoproepen van de wal naar het schip, indien het schip, overeenkomstig de vereisten ingevolge Voorschrift 10.1.1, is uitgerust met een INMARSAT-scheepssatellietstation.

2. Aan boord van ieder schip moet buitengaats een radiowacht worden gehouden ten behoeve van uitzendingen van maritieme veiligheidsinformatie, op de frequentie of frequenties bestemd voor het uitzenden van deze informatie voor het gebied waarin het schip vaart.

3. Tot 1 februari 1999, of tot een door de Maritieme Veiligheidscommissie te bepalen andere datum, moet aan boord van ieder schip buitengaats, voor zover uitvoerbaar, een ononderbroken luisterwacht op VHF-kanaal 16 worden gehouden. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

4. Tot 1 februari 1999, of tot een door de Maritieme Veiligheidscommissie te bepalen andere datum, moet aan boord van ieder schip dat verplicht is een radiotelefonie-luisterwachtonvanger aan boord te hebben, buitengaats een ononderbroken wacht worden gehouden op de radiotelefonie-noodfrequentie van 2182 kHz. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Voorschrift 13

Krachtbronnen

1. Buitengaats moet te allen tijde een elektrische krachtbron beschikbaar zijn van voldoende vermogen om de radio-installaties te doen werken en de aanwezige batterijen gebruikt voor de reservekrachtbron of -bronnen ten behoeve van de radio-installaties op te laden.

2. Aan boord van ieder schip moeten een of meer reservekrachtbronnen aanwezig zijn om de radio-installaties te voeden ten behoeve van de nood- en veiligheidsberichtgeving ingeval de hoofd- en noodkrachtbronnen van het schip uitvallen. De reservekrachtbron of -bronnen moeten in staat zijn gelijktijdig voeding te leveren voor de ingevolge Voorschrift 7.1.1 vereiste VHF-radio-installatie en, naar gelang van het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het schip is uitgerust, de ingevolge Voorschrift 9.1.1 vereiste MF-radio-installatie, de ingevolge Voorschrift 10.2.1 of 11.1 vereiste MF/HF-radio-installatie, of het ingevolge Voorschrift 10.1.1 vereiste INMARSAT-

scheepssatellietstation, en elk van de in de paragrafen 4, 5 en 8 genoemde aanvullende voorzieningen, gedurende ten minste:

- .1 een uur, aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1995;
- .2 een uur, aan boord van schepen gebouwd vóór 1 februari 1995, indien de noodkrachtbron geheel voldoet aan alle desbetreffende vereisten ingevolge Voorschrift II-1/42 of 43, met inbegrip van de vereisten ten aanzien van de voeding van de radio-installaties; en
- .3 zes uur, aan boord van schepen gebouwd vóór 1 februari 1995, indien de noodkrachtbron ontbreekt dan wel niet geheel voldoet aan alle desbetreffende vereisten ingevolge Voorschrift II-1/42 of 43, met inbegrip van de vereisten ten aanzien van de voeding van de radio-installaties.*

Onafhankelijke HF- en MF-radio-installaties behoeven niet gelijktijdig te kunnen worden gevoed door de reservekrachtbron of -bronnen.

3. De reservekrachtbron of -bronnen moeten onafhankelijk zijn van de voortstuwing van het schip en van het scheepsnet.

4. Indien naast de VHF-radio-installatie twee of meer van de andere radio-installaties, als bedoeld in paragraaf 2, kunnen worden aangesloten op de reservekrachtbron of -bronnen, moeten deze in staat zijn gedurende de in paragraaf 2.1, 2.2 of 2.3 aangegeven periode, naar gelang van de situatie, de VHF-radio-installatie te voeden gelijktijdig met:

- .1 alle andere radio-installaties die gelijktijdig op de reservekrachtbron of -bronnen kunnen worden aangesloten; of
- .2 indien slechts een van de andere radio-installaties gelijktijdig met de VHF-radio-installatie op de reservekrachtbron of -bronnen kan worden aangesloten, degene van de andere radio-installaties met het hoogste energieverbruik.

5. De reservekrachtbron of -bronnen kunnen worden gebruikt om de ingevolge Voorschrift 6.2.4 vereiste elektrische verlichting te voeden.

6. Indien een reservekrachtbron bestaat uit een oplaadbare accumulatorbatterij of -batterijen:

* De volgende formule wordt als leidraad aanbevolen voor het bepalen van de energie die moet kunnen worden geleverd door de reservekrachtbron voor elke radio-installatie die vereist is voor noodsituaties: $1/2$ van het stroomverbruik voor het uitzenden + $1/2$ van het stroomverbruik voor de ontvangst + het stroomverbruik van overige voorzieningen.

- .1 moet een automatische laadinrichting aanwezig zijn die in staat is de batterijen binnen 10 uur op te laden tot het voorgeschreven minimumvermogen;
 - .2 moet het vermogen van de batterijen volgens een geschikte methode* worden gecontroleerd, met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden, wanneer het schip niet buitengaats is.
7. De plaatsing en installatie van accumulatorenbatterijen die als reservekrachtbron dienen, moeten zodanig zijn dat:
- .1 optimaal onderhoud mogelijk is;
 - .2 een redelijke levensduur verzekerd is;
 - .3 een redelijke mate van veiligheid verzekerd is;
 - .4 de temperatuur van de accumulatorenbatterijen, ook tijdens het opladen, binnen de door de fabrikant opgegeven waarden blijft; en
 - .5 de batterijen, wanneer zij volledig zijn opgeladen, onder alle weersomstandigheden ten minste het vereiste minimumaantal uren werken.
8. Indien een ononderbroken invoer van informatie vanuit de navigatieapparatuur of andere apparatuur in de ingevolge dit Hoofdstuk vereiste radio-installatie noodzakelijk is ter verzekering van de goede werking ervan, moeten er voorzieningen zijn om de voortdurende levering van die informatie te verzekeren bij het uitvallen van de hoofd- of noodkrachtbron van het schip.

Voorschrift 14

Uitvoeringsnormen

1. Alle apparatuur waarop dit Hoofdstuk van toepassing is, moet van een door de Administratie goedgekeurd type zijn. Met inachtneming van paragraaf 2 moet de apparatuur voldoen aan van toepassing

* Een mogelijke methode voor het controleren van het vermogen van een accumulatorenbatterij is de batterij geheel te ontladen en weer op te laden, met gebruik van de gewone stroomsterkte en gedurende een gewone tijdsduur (bijv. 10 uur). Controle van de batterijen in opgeladen toestand is op ieder tijdstip mogelijk, maar daarbij moet geen wezenlijke ontlading van de batterij plaats vinden wanneer het schip buitengaats is.

zijnde uitvoeringsnormen die niet lager zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen*.

2. Voor apparatuur die is geïnstalleerd voor de datum van inwerkingtreding, zoals vermeld in Voorschrift 1, kan naar goeddunken van de Administratie vrijstelling worden verleend van de volledige naleving van de desbetreffende uitvoeringsnormen, mits de apparatuur compatibel is met apparatuur die aan de uitvoeringsnormen voldoet, gepast rekening houdend met de criteria die de Organisatie ten aanzien van die normen kan aannemen.

Voorschrift 15

Onderhoudsvereisten

1. De apparatuur moet zodanig zijn ontworpen dat de hoofdonderdelen snel te vervangen zijn, zonder uitgebreide hercalibratie of afregeling.

* Verwezen wordt naar de volgende uitvoeringsnormen, door de Organisatie aangenomen bij de genoemde resoluties, of door de Organisatie op te stellen:

- .1 Narrow-band direct-printing equipment for the reception of navigational and meteorological warnings and urgent information to ships (Assembly resolution A.525(13)).
- .2 General requirements for shipborne radio equipment forming part of the future global maritime distress and safety system (Assembly resolution A.569(14)).
- .3 Ship earth stations capable of two-way communications (Assembly resolution A.608(15)).
- .4 VHF radio installations capable of voice communications and digital selective calling (Assembly resolution A.609(15)).
- .5 Shipborne MF radio installations capable of voice communications and digital selective calling (Assembly resolution A.610(15)).
- .6 Shipborne MF/HF radio installations capable of voice communication, narrow-band direct-printing and digital selective calling (Assembly resolution A.613(15)).
- .7 Float-free satellite emergency position-indicating radio beacons operating on 406 MHz (Assembly resolution A.611(15)).
- .8 Survival craft radar transponder for use in search and rescue operations (Assembly resolution A.604(15)).
- .9 Float-free VHF emergency position-indicating radio beacons (Assembly resolution A.612(15)).
- .10 INMARSAT Standard-C ship earth stations capable of transmitting and receiving direct-printing communications (MSC 55/25, annex 4).
- .11 Enhanced group call equipment (MSC 55/25, annex 5).
- .12 Float-free satellite emergency position-indicating radio beacons operating through the geostationary INMARSAT satellite system on 1.6 GHz (MSC 55/25, annex 7).
- .13 Float-free release and activation arrangements for emergency radio equipment (MSC 55/25, annex 6).

2. Waar van toepassing moet de apparatuur zodanig zijn gemonteerd en geïnstalleerd dat zij gemakkelijk toegankelijk is voor inspectie en onderhoud aan boord.

3. Er moet voldoende doelmatige informatie aanwezig zijn voor goede bediening en goed onderhoud van de apparatuur, rekening houdend met de aanbevelingen van de Organisatie*.

4. Er moeten voldoende doelmatige gereedschappen en reserveonderdelen aanwezig zijn voor het onderhoud van de apparatuur.

5. De Administratie verzekert dat de ingevolge dit Hoofdstuk vereiste radio-apparatuur zodanig wordt onderhouden dat wordt voorzien in de beschikbaarheid van middelen om te voldoen aan de in Voorschrift 4 omschreven functionele vereisten en dat wordt voldaan aan de aanbevolen uitvoeringsnormen ten aanzien van die apparatuur.

6. De beschikbaarheid van dergelijke middelen aan boord van schepen die reizen ondernemen in de zeegebieden A1 en A2 moet worden verzekerd door methoden zoals het aanhouden van dubbele apparatuur, onderhoud aan wal of elektronische deskundigheid aan boord voor onderhoud buitengaats, of een combinatie hiervan, naar de Administratie kan goedkeuren.

7. De beschikbaarheid van dergelijke middelen aan boord van schepen die reizen ondernemen in de zeegebieden A3 en A4 moet worden verzekerd door een combinatie van ten minste twee methoden zoals het aanhouden van dubbele apparatuur, onderhoud aan wal of elektronische deskundigheid aan boord voor onderhoud buitengaats, naar de Administratie kan goedkeuren, rekening houdend met de aanbevelingen van de Organisatie.

8. Hoewel alle redelijk geachte stappen moeten worden genomen om de apparatuur in goede staat te houden en te verzekeren dat aan alle in Voorschrift 4 gestelde functionele vereisten wordt voldaan, mag een schip niet op grond van storingen van de apparatuur bij het voorzien in de ingevolge Voorschrift 4.8 vereiste algemene radiobERICHTGEVING als onzeewaardig worden beschouwd, of worden opgehouden in havens waar niet onmiddellijk reparatievoorzieningen beschikbaar zijn, mits het schip in staat is alle nood- en veiligheidsfuncties te vervullen.

* Verwezen wordt naar de aanbeveling inzake algemene vereisten ten aanzien van radioapparatuur aan boord van schepen die deel uitmaakt van het toekomstige Wereldomvattend maritiem satelliet-communicatiesysteem (resolutie A.569(14)).

Voorschrift 16

Radiopersoneel

Ieder schip moet medewerkers aan boord hebben die naar genoegen van de Administratie bekwaam zijn op het gebied van radiocommunicatie voor nood- en veiligheidsdoeleinden. Zij moeten in het bezit zijn van de van toepassing zijnde certificaten genoemd in het Radioreglement, en één van hen moet worden aangewezen als eerste verantwoordelijke voor radioberichtgeving tijdens noodsituaties.

Voorschrift 17

Radiodagboeken

Er moet een radiodagboek worden bijgehouden, naar genoegen van de Administratie en zoals vereist ingevolge het Radioreglement, van alle met het radiocommunicatiesysteem verband houdende voorvallen die van belang lijken voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

HOOFDSTUK V

VEILIGHEID VAN DE NAVIGATIE

Voorschrift 12

Navigatiemiddelen aan boord van schepen

De bestaande tekst van paragraaf g wordt vervangen door:

„g. Schepen met een bruto-inhoud van 500 ton of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, en schepen met een bruto-inhoud van 1600 ton of meer, gebouwd vóór 1 september 1984, moeten zijn uitgerust met een radarinstallatie. Vanaf 1 februari 1995 moet de radarinstallatie kunnen werken in de frequentieband van 9 GHz. Daarnaast moeten na 1 februari 1995 passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en vrachtschepen met een bruto-inhoud van 300 ton of meer, wanneer zij internationale reizen ondernemen, zijn uitgerust met een radarinstallatie die kan werken in de frequentieband van 9 GHz. Voor passagiersschepen met een bruto-inhoud van minder dan 500 ton en vrachtschepen met een bruto-inhoud van 300 ton of meer maar minder dan 500 ton kan, naar goeddunken van de Administratie, vrijstelling worden verleend van de vereisten ingevolge paragraaf r, mits de apparatuur geheel compatibel is met de radartransponder voor opsporing en redding.”

De bestaande tekst van paragraaf h wordt vervangen door:

„h. Schepen met een bruto-inhoud van 10.000 ton of meer moeten

zijn uitgerust met twee radarinstallaties, die in staat moeten zijn onafhankelijk van elkaar te werken. Vanaf 1 februari 1995 moet ten minste een van beide radarinstallaties kunnen werken in de frequentieband van 9 GHz.”

De bestaande tekst van paragraaf p wordt vervangen door:

„p. Schepen met een bruto-inhoud van 1600 ton of meer moeten, wanneer zij internationale reizen ondernemen, zijn uitgerust met een radio-richtingzoeker. De Administratie kan een schip vrijstelling van dit vereiste verlenen indien zij het aan boord hebben van een dergelijk toestel onredelijk of onnodig acht of indien het schip is voorzien van andere radionavigatiemiddelen die geschikt zijn voor gebruik gedurende de gehele voorgenomen reis.”

De bestaande tekst van paragraaf q wordt vervangen door:

„q. Tot 1 februari 1999 moeten schepen met een bruto-inhoud van 1600 ton of meer, gebouwd op of na 25 mei 1980 en vóór 1 februari 1995, wanneer zij internationale reizen ondernemen, zijn uitgerust met radio-apparatuur, bestemd voor het peilen recht vooruit („homing”) op de radiotelefonie-noodfrequentie.”

Voorschrift 14

Hulpmiddelen bij de navigatie

De bestaande tekst van Voorschrift 14 wordt vervangen door:

„De Verdragssluitende Regeringen verbinden zich ertoe zorg te dragen voor het plaatsen en onderhouden van hulpmiddelen voor de navigatie die naar hun oordeel door de omvang van het verkeer worden gewettigd en door de mate van gevaar nodig zijn, alsmede voor het ter beschikking stellen van informatie met betrekking tot deze hulpmiddelen aan alle belanghebbenden.”

Voorschrift 21

Internationaal Seinboek

De bestaande tekst van Voorschrift 21 wordt vervangen door:

„Alle schepen die in overeenstemming met dit Verdrag verplicht zijn een radio-installatie aan boord te hebben, moeten het Internationaal Seinboek aan boord hebben. Dit boek moet tevens aan boord zijn van alle andere schepen waarvoor naar de mening van de Administratie een noodzaak bestaat om het te gebruiken.”

AANHANGSEL

De huidige modellen van het Veiligheidscertificaat voor Passagiersschepen, het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen, het Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen, het Radiotelegrafie Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen, het Radiotelefonie Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen en het Certificaat van Vrijstelling worden vervangen door de onderstaande modellen:

Model van een Veiligheidscertificaat voor Passagiersschepen

VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR PASSAGIERSSCHEPEN

Dit Certificaat moet worden aangevuld door een Uitrustingsrapport
(Formulier P)

(Officieel zegel)

(Staat)

voor $\frac{\text{een}}{\text{een korte}}$ ¹⁾ internationale reis

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd namens de Regering van

(naam van de Staat)

door _____

(bevoegde persoon of organisatie)

*Gegevens inzake het schip*²⁾

Naam van het schip.....
 Onderscheidingsnummer of -letters:.....
 Haven van registratie.....
 Bruto-inhoud.....
 Zeegebieden waar dit certificaat voor het schip geldt (Voorschrift IV/2).....
 IMO-nummer³⁾.....

¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

²⁾ De gegevens inzake het schip kunnen ook horizontaal, in naast elkaar geplaatste vakjes, worden vermeld.

³⁾ In overeenstemming met resolutie A.600(15) - IMO-regeling inzake identificatienummers van schepen; deze gegevens kunnen op vrijwillige basis worden vermeld.

Datum waarop de kiel werd gelegd of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond of, wanneer van toepassing, datum waarop de werkzaamheden voor veranderingen of wijzigingen van ingrijpende aard zijn begonnen.....

Ondergetekende verklaart:

1. Dat het schip is onderzocht overeenkomstig de vereisten ingevolge Voorschrift I/7 van het Verdrag.

2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat:

2.1 het schip voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag met betrekking tot:

- .1 de constructie, de hoofd- en hulpwerktuigen, de ketels en andere drukvaten;
- .2 de inrichting van en de bijzonderheden met betrekking tot de waterdichte indeling;
- .3 de volgende indelingslastlijnen:

Vastgestelde indelingslastlijnen, zoals deze op het scheepsboord midscheeps zijn aangebracht (Voorschrift II-1/13)	Uit-watering	Toe te passen wanneer de passagiersruimten de volgende, beurtelings voor passagiers of goederen gebruikt wordende, afdelingen omvatten
C.1
C.2
C.3

2.2 het schip voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag met betrekking tot structurele bescherming tegen brand, brandveiligheidssystemen en -middelen en brandbestrijdingsplannen;

2.3 er was voorzien in de reddingmiddelen en de uitrusting van reddingsboten, reddingvloten en hulpverleningsboten in overeenstemming met de vereisten ingevolge het Verdrag;

2.4 het schip was uitgerust met een lijnwerptoestel en in reddingmiddelen gebruikte radio-installaties in overeenstemming met de vereisten ingevolge het Verdrag;

2.5 het schip voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag met betrekking tot radio-installaties;

2.6 de werking van de in reddingmiddelen gebruikte radio-installaties voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag;

2.7 het schip voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag met

betrekking tot de navigatiemiddelen aan boord van schepen, de middelen om de loods aan boord te nemen en de zeevaartkundige publikaties;

- 2.8 het schip was uitgerust met de lichten, dagmerken en middelen voor het geven van geluidseinen en noodseinen in overeenstemming met de vereisten ingevolge het Verdrag en ingevolge de geldende Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;
- 2.9 het schip in elk ander opzicht voldeed aan de desbetreffende vereisten ingevolge het Verdrag.
3. Dat er een/geen¹⁾Certificaat van Vrijstelling is afgegeven.

Dit Certificaat is geldig tot.....

Afgegeven te
(Plaats van afgifte van het certificaat)

.....
(Datum van afgifte)

.....
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte)

Model van een Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen

**VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT VOOR
VRACHTSCHEPEN**

(Officieel zegel)..... (Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

namens de Regering van

.....
(naam van de Staat)

door

(bevoegde persoon of organisatie)

¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

Gegevens inzake het schip¹⁾

Naam van het schip.....
 Onderscheidingsnummer of -letters:.....
 Haven van registratie.....
 Bruto-inhoud.....
 Draagvermogen van het schip (metrieke ton)²⁾.....
 IMO-nummer³⁾.....

Type schip⁴⁾

Olietankschip
 Chemicaliëntankschip
 Gasschip
 Ander vrachtschip dan de hierboven genoemde

Datum waarop de kiel werd gelegd of
 waarop de bouw zich in een soortgelijk
 stadium bevond of, wanneer van toepassing,
 datum waarop de werkzaamheden voor ver-
 anderingen of wijzigingen van ingrijpende
 aard zijn begonnen.....

Ondergetekende verklaart:

1. Dat het schip is onderzocht overeenkomstig de vereisten inge-
 volge Voorschrift I/10 van het Verdrag.

2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat de staat van de constructie,
 machine-installatie en uitrusting zoals omschreven in bovengenoemd
 voorschrift bevredigend was en dat het schip voldeed aan de desbe-
 treffende vereisten ingevolge de Hoofdstukken II-1 en II-2 van het
 Verdrag (met uitzondering van de vereisten met betrekking tot de
 systemen en middelen voor beveiliging tegen brand en brandbestrij-
 dingsplannen).

3. Dat er een/geen⁴⁾ Certificaat van Vrijstelling is afgegeven.

Dit Certificaat is geldig tot.....

Afgegeven te.....

(Plaats van afgifte van het certificaat)

¹⁾ De gegevens inzake het schip kunnen ook horizontaal, in naast elkaar geplaatste vakjes, worden vermeld.

²⁾ Alleen voor olie- en chemicaliëntankschepen en gasschepen.

³⁾ In overeenstemming met resolutie A.600(15) - IMO-regeling inzake identificatienummers van schepen; deze gegevens kunnen op vrijwillige basis worden vermeld.

⁴⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

.....
 (Datum van afgifte)

.....
 (Handtekening van de bevoegde
 ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte)

Model van een Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen

UITRUSTINGSCERTIFICAAT VOOR VRACHTSCHEPEN

Dit Certificaat moet worden aangevuld door een Uitrustingsrap-
 port (Formulier E)

(Officieel zegel)..... (Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag
 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

namens de Regering van

.....
 (naam van de Staat)

door

(bevoegde persoon of organisatie)

Gegevens inzake het schip¹⁾

Naam van het schip.....

Onderscheidingsnummer of -letters:.....

Haven van registratie.....

Bruto-inhoud.....

Draagvermogen van het schip (metrieke ton)²⁾.....

Lengte van het schip (Voorschrift III/3.10).....

IMO-nummer³⁾.....

¹⁾ De gegevens inzake het schip kunnen ook horizontaal, in naast elkaar geplaatste vakjes, worden vermeld.

²⁾ Alleen voor olie- en chemicaliëntankschepen en gasschepen.

³⁾ In overeenstemming met resolutie A.600(15) - IMO-regeling inzake identificatienummers van schepen; deze gegevens kunnen op vrijwillige basis worden vermeld.

Type schip¹⁾

Olietankschip

Chemicaliëntankschip

Gasschip

Ander vrachtschip dan de hierboven genoemde

Datum waarop de kiel werd gelegd of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond of, wanneer van toepassing, datum waarop de werkzaamheden voor veranderingen of wijzigingen van ingrijpende aard zijn begonnen.....

Ondergetekende verklaart:

1. Dat het schip is onderzocht overeenkomstig de vereisten ingevolge Voorschrift I/8 van het Verdrag.

2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat:

2.1 het schip voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag met betrekking tot brandveiligheidssystemen en -middelen en brandbestrijdingsplannen;

2.2 er was voorzien in de reddingmiddelen en de uitrusting van reddingsboten, reddingvloten en hulpverleningsboten in overeenstemming met de vereisten ingevolge het Verdrag;

2.3 het schip was uitgerust met een lijnwerptoestel en in reddingmiddelen gebruikte radio-installaties in overeenstemming met de vereisten ingevolge het Verdrag;

2.4 het schip voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag met betrekking tot de navigatiemiddelen aan boord van schepen, de middelen om de loods aan boord te nemen en de zeevaartkundige publikaties;

2.5 het schip was uitgerust met de lichten, dagmerken en middelen voor het geven van geluidseinen en noodseinen in overeenstemming met de vereisten ingevolge het Verdrag en ingevolge de geldende Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;

2.6 het schip in elk ander opzicht voldeed aan de desbetreffende vereisten ingevolge het Verdrag.

3. Dat het schip in overeenstemming met Voorschrift III/26.1.1.1 wordt geëxploiteerd binnen de grenzen van het vaargebied

4. Dat er een/geen¹⁾ Certificaat van Vrijstelling is afgegeven.

Dit Certificaat is geldig tot.....

¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

Afgegeven te
 (Plaats van afgifte van het certificaat)

.....
 (Datum van afgifte)
 (Handtekening van de bevoegde
 ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte)

Model van een Radio-Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen

**RADIO-VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR
 VRACHTSCHEPEN**

Dit Certificaat moet worden aangevuld door een Uitrustingsrapport
 van Radiovoorzieningen (Formulier R)

(Officieel zegel)..... (Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag
 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

namens de Regering van

.....
 (naam van de Staat)

door

(bevoegde persoon of organisatie)

Gegevens inzake het schip¹⁾

Naam van het schip.....
 Onderscheidingsnummer of -letters:.....
 Haven van registratie.....
 Bruto-inhoud.....
 Zeegebieden waar dit certificaat voor het schip geldt (Voorschrift
 IV/2).....
 IMO-nummer²⁾.....

¹⁾ De gegevens inzake het schip kunnen ook horizontaal, in naast elkaar geplaatste vakjes, worden vermeld.

²⁾ In overeenstemming met resolutie A.600(15) – IMO-regeling inzake indentificatienummers van schepen; deze gegevens kunnen op vrijwillige basis worden vermeld.

Datum waarop de kiel werd gelegd of waarop de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond of, wanneer van toepassing, datum waarop de werkzaamheden voor veranderingen of wijzigingen van ingrijpende aard zijn begonnen.....

Ondergetekende verklaart:

1. Dat het schip is onderzocht overeenkomstig de vereisten ingevolge Voorschrift I/9 van het Verdrag.

2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat:

2.1 het schip voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag met betrekking tot radio-installaties;

2.2 de werking van de in reddingmiddelen gebruikte radio-installaties voldeed aan de vereisten ingevolge het Verdrag.

3. Dat er een/ geen¹⁾ Certificaat van Vrijstelling is afgegeven.

Dit Certificaat is geldig tot.....

Afgegeven te

(Plaats van afgifte van het certificaat)

.....
(Datum van afgifte)

.....
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte)

Model van een Certificaat van Vrijstelling

CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING

(Officieel zegel)..... (Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd

¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

namens de Regering van

(naam van de Staat)

door _____

(bevoegde persoon of organisatie)

Gegevens inzake het schip¹⁾

Naam van het schip.....
 Onderscheidingsnummer of -letters:.....
 Haven van registratie.....
 Bruto-inhoud.....
 IMO-nummer²⁾.....

Ondergetekende verklaart:

Dat het schip op grond van Voorschrift van het Verdrag is vrijgesteld van de vereisten ingevolge van het Verdrag.

De eventuele voorwaarden waarop het certificaat van vrijstelling is verleend:.....

Eventuele reizen waarvoor het certificaat van vrijstelling is verleend:...

Dit certificaat is geldig tot.....afhankelijk van de geldigheidsduur van het Certificaat, waaraan dit certificaat is gehecht.

Afgegeven te.....
 (Plaats van afgifte van het certificaat)

.....
 (Datum van afgifte)

.....
 (Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte)

¹⁾ De gegevens inzake het schip kunnen ook horizontaal, in naast elkaar geplaatste vakjes, worden vermeld.

²⁾ In overeenstemming met resolutie A.600(15) - IMO-regeling inzake identificatienummers van schepen; deze gegevens kunnen op vrijwillige basis worden vermeld.

Resolutie MSC 22(59) van 23 mei 1991

Bij resolutie MSC 22(59) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 23 mei 1991 in overeenstemming met artikel VIII (b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen.

De wijzigingen zijn op 1 juli 1993 aanvaard en zullen op 1 januari 1994 in werking treden.

De Engelse tekst van de resolutie luidt als volgt:

Resolution MSC. 22 (59)

(adopted on 23 May 1991)

Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

The Maritime Safety Committee,

Recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

Noting article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as "the Convention" concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

Having considered, at its fifty-ninth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the texts of which are set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 1993 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the

present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION
AND FIRE EXTINCTION

Regulation 20

Fire control plans

The existing heading is replaced by the following:

“Fire control plans and *fire drills*”.

The following text is inserted after the heading:

“(This regulation applies to all ships)”.

The following new paragraph 3 is added after paragraph 2:

“3. Fire drills shall be conducted in accordance with the provisions of regulation III/18”.

Regulation 21

Ready availability of fire-extinguishing appliances

The following text is added after the heading:

“(This regulation applies to all ships)”.

The existing text of this regulation is replaced by the following:

“Fire-extinguishing appliances shall be kept in good order and be available for immediate use at all times”.

Regulation 28

Means of escape

The following text is inserted after the heading:

“(Paragraph 1.8 of this regulation applies to ships constructed on or after 1 January 1994)”.

The following new subparagraph 1.8 is added after existing subparagraph 1.7:

“.8 Where public spaces span three or more decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, each level within the space shall have two means of escape, one of which shall give direct access to an enclosed vertical means of escape meeting the requirements of paragraph 5”.

Regulation 32

Ventilation systems

The following text is inserted after the heading:

“(Paragraph 1.7 of this regulation applies to ships constructed on or after 1 January 1994)”.

The following new paragraph 1.7 is inserted between existing paragraphs 1.6 and 2:

“.7 Where public spaces span three or more open decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, the space shall be equipped with a smoke extraction system. The smoke extraction system shall be activated by the required smoke detection system and be capable of manual control. The fans shall be sized such that the entire volume within the space can be exhausted in 10 min or less”.

Regulation 36

Fixed fire detection and fire alarm systems Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

The following text is inserted after the heading:

“(Paragraph 2 applies to ships constructed on or after 1 January 1994)”.

The existing paragraph is numbered as paragraph 1, and the following new paragraph 2 is added after new paragraph 1:

“.2. Where public spaces span three or more open decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, the entire main vertical zone containing

the space shall be protected throughout with an automatic sprinkler system in compliance with regulation 12”.

Regulation 40

Fire patrols, detection, alarms and public address systems

The following text is inserted after the heading:

“(Paragraph 7 applies to ships constructed on or after 1 January 1994)”.

The following new paragraph 7 is added after existing paragraph 6:

“7. Where public spaces span three or more open decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, the entire main vertical zone containing the space shall be protected throughout with a smoke detection system complying with regulation 13, with the exception of paragraph 1.9”.

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 18

Abandon ship training and drills

The existing heading and text of this regulation are replaced by the following:

“Emergency training and drills

1. This regulation applies to all ships.

2. Manuals

A training manual complying with the requirements of regulation 51 shall be provided in each crew messroom and recreation room or in each crew cabin.

3. Practice musters and drills

3.1 Each member of the crew shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ship for which this is impracticable.

3.2 On a ship engaged on an international voyage which is not a short international voyage, musters of the passengers shall take place within 24 h after their embarkation. Passengers shall be instructed in

the use of the lifejackets and the action to take in an emergency. If only a small number of passengers embark at a port after the muster has been held it shall be sufficient, instead of holding another muster, to draw the attention of these passengers to the emergency instructions required by regulations 8.2 and 8.4.

3.3 On a ship engaged on a short international voyage, if a muster of the passengers is not held on departure, the attention of the passengers shall be drawn to the emergency instructions required by regulations 8.2 and 8.4

3.4 Each abandon ship drill shall include:

- .1 summoning of passengers and crew to muster stations with the alarm required by regulation 6.4.2 and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship specified in the muster list;
- .2 reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list;
- .3 checking that passengers and crew are suitably dressed;
- .4 checking that lifejackets are correctly donned;
- .5 lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching;
- .6 starting and operating the lifeboat engine;
- .7 operation of davits used for launching liferafts.

3.5 Different lifeboats shall, as far as practicable, be lowered in compliance with the requirements of paragraph 3.4.5 at successive drills.

3.6 Each lifeboat shall be launched with its assigned operating crew aboard and manoeuvred in the water at least once every 3 months during an abandon ship drill. The Administration may allow ships operating on short international voyages not to launch the lifeboats on one side if their berthing arrangements in port and their trading patterns do not permit launching of lifeboats on that side. However, all such lifeboats shall be lowered at least once every 3 months and launched at least annually.

3.7 As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats, shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases this requirement shall be complied with at least once every 3 months.

3.8 If lifeboat and rescue boat launching drills are carried out with the ship making headway, such drills shall, because of the dangers involved, be practised in sheltered waters only and under the supervision of an officer experienced in such drills.

3.9 Emergency lighting for mustering and abandonment shall be tested at each abandon ship drill.

3.10 Each fire drill shall include:

- .1 reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list required by regulation 8.3;

- .2 starting a fire pump using at least the two required jets of water to show that the system is in proper working order;
- .3 checking fireman's outfits and other personal rescue equipment;
- .4 checking the relevant communication equipment;
- .5 checking the operation of watertight doors, fire doors, and fire dampers;
- .6 checking the necessary arrangements for subsequent abandonment of the ship.

3.11 Fire drills should be planned in such a way that due consideration is given to regular practice in the various emergencies that may occur depending on the type of ship and its cargo.

3.12 The equipment used during drills shall immediately be brought back to its fully operational condition, and any faults and defects discovered during the drills shall be remedied as soon as possible.

3.13 Drills shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.

4. On-board training and instructions

4.1 On-board training and instructions in the use of the ship's life-saving appliances, including survival craft equipment, and in the use of the ship's fire-extinguishing appliances shall be given as soon as possible but not later than 2 weeks after a crew member joins the ship. However, if the crew member is on a regularly scheduled rotating assignment to the ship, such training shall be given not later than 2 weeks after the time of first joining the ship. Individual instruction may cover different parts of the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances, but all the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances shall be covered within any period of 2 months.

4.2 Each member of the crew shall be given instructions which shall include but not necessarily be limited to:

- .1 operation and use of the ship's inflatable liferafts;
- .2 problems of hypothermia, first-aid treatment of hypothermia and other appropriate first-aid procedures;
- .3 special instructions necessary for use of the ship's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions;
- .4 operation and use of fire-extinguishing appliances.

4.3 On-board training in the use of davit-launched liferafts shall take place at intervals of not more than 4 months on every ship fitted with such appliances. Whenever practicable this shall include the inflation and lowering of a liferaft. This liferaft may be a special liferaft intended for training purposes only, which is not part of the ship's life-saving equipment: such a special liferaft shall be conspicuously marked.

5. Records

The date when musters are held, details of abandon ship drills and

fire drills, drills of other life-saving appliances and on board training shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held."

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 17

Pilot ladders and mechanical pilot hoists

The existing heading and text of this regulation are replaced by the following:

"Pilot transfer arrangements

a) *Application*

- (i) Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.
- (ii) Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed on or after 1 January 1994 shall comply with the requirements of this regulation and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization.
- (iii) Equipment and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 January 1994 shall at least comply with the requirements of regulation 17 in force prior to that date and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.
- (iv) Equipment and arrangements which are replaced after 1 January 1994 shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

b) *General*

- (i) All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfil their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used solely for the embarkation and disembarkation of personnel.
- (ii) The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation and disembarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigating bridge who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigating bridge.

Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

c) *Transfer arrangements*

- (i) Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.
- (ii) In all ships where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder, or by means of mechanical pilot hoists or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.
- (iii) Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:
 - 1) a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:
 - aa) it is clear of any possible discharges from the ship;
 - bb) it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;
 - cc) each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;
 - dd) the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strongpoints, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes;
 - 2) an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder, or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use, the lower end of the accommodation ladder shall rest firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges; or
 - 3) a mechanical pilot hoist so located that it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable,

within the mid-ship half length of the ship and clear of all discharges.

d) *Access to the ship's deck*

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

- (i) a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;
- (ii) a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secured to the ship's structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

e) *Shipside doors*

Shipside doors used for pilot transfer shall not open outwards.

f) *Mechanical pilot hoists*

- (i) The mechanical pilot hoist and its ancillary equipment shall be of a type approved by the Administration. The pilot hoist shall be designed to operate as a moving ladder to lift and lower one person on the side of the ship, or as a platform to lift and lower one or more persons on the side of the ship. It shall be of such design and construction as to ensure that the pilot can be embarked and disembarked in a safe manner, including a safe access from the hoist to the deck and vice versa. Such access shall be gained directly by a platform securely guarded by handrails.
- (ii) Efficient hand gear shall be provided to lower or recover the person or persons carried, and kept ready for use in the event of power failure.
- (iii) The hoist shall be securely attached to the structure of the ship. Attachment shall not be solely by means of the ship's side rails. Proper and strong attachment points shall be provided for hoist of the portable type on each side of the ship.
- (iv) If belting is fitted in the way of the hoist position, such belting shall be cut back sufficiently to allow the hoist to operate against the ship's side.
- (v) A pilot ladder shall be rigged adjacent to the hoist and available for immediate use so that access to it is available from the hoist at any point of its travel. The pilot ladder shall be capable of reaching the sea level from its own point of access to the ship.
- (vi) The position on the ship's side where the hoist will be lowered shall be indicated.
- (vii) An adequate protected stowage position shall be provided for

the portable hoist. In very cold weather, to avoid the danger of ice formation, the portable hoist shall not be rigged until its use is imminent.

(g) *Associated equipment*

- (i) The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred:
- (1) two man-ropes of not less than 28 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot;
 - (2) a lifebuoy equipped with a self-igniting light;
 - (3) a heaving line.

(ii) When required by paragraph (d), stanchions and bulwark ladders shall be provided.

(h) *Lighting*

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements overside, the position on deck where a person embarks or disembarks and the controls of the mechanical pilot hoist."

CHAPTER VI

The title and text of chapter VI are replaced by the following:

"CARRIAGE OF CARGOES

PART A

GENERAL PROVISIONS

Regulation 1

Application

1. This chapter applies to the carriage of cargoes (except liquids in bulk, gases in bulk and those aspects of carriage covered by other chapters) which, owing to their particular hazards to ships or persons on board, may require special precautions in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 tons gross tonnage. However, for cargo ships of less than 500 tons gross tonnage, the Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of voyage are such as to render the application of any specific requirements of part A or B of this chapter unreasonable or unnecessary, may take other effective measures to ensure the required safety for these ships.

2. To supplement the provisions of parts A and B of this chapter, each Contracting Government shall ensure that appropriate information on cargo and its stowage and securing is provided, specifying, in particular, precautions necessary for the safe carriage of such cargoes.

Regulation 2

Cargo information

1. The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information on the cargo sufficiently in advance of loading to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage of the cargo to be put into effect. Such information shall be confirmed in writing and by appropriate shipping documents prior to loading the cargo on the ship.

2. The cargo information shall include:

- .1 in the case of general cargo, and of cargo carried in cargo units, a general description of the cargo, the gross mass of the cargo or of the cargo units, and any relevant special properties of the cargo;
- .2 in the case of a bulk cargo, information on the stowage factor of the cargo, the trimming procedures and, in the case of a concentrate or other cargo which may liquefy, additional information in the form of a certificate on the moisture content of the cargo and its transportable moisture limit;
- .3 in the case of a bulk cargo not classified in accordance with the provisions of regulation VII/2, but which has chemical properties that may create a potential hazard, in addition to the information required by the preceding subparagraphs, information on its chemical properties.

3. Prior to loading cargo units on board ships, the shipper shall ensure that the gross mass of such units is in accordance with the gross mass declared on the shipping documents.

Regulation 3

Oxygen analysis and gas detection equipment

1. When transporting a bulk cargo which is liable to emit a toxic or flammable gas, or cause oxygen depletion in the cargo space, an appropriate instrument for measuring the concentration of gas or oxygen in the air shall be provided together with detailed instructions for its use. Such an instrument shall be to the satisfaction of the Administration.

2. The Administration shall take steps to ensure that crews of ships are trained in the use of such instruments.

Regulation 4

The use of pesticides in ships

Appropriate precautions shall be taken in the use of pesticides in ships, in particular for the purposes of fumigation.

Regulation 5

Stowage and securing

1. Cargo and cargo units carried on or under deck shall be so loaded, stowed and secured as to prevent as far as is practicable, throughout the voyage, damage or hazard to the ship and the persons on board, and loss of cargo overboard.

2. Cargo carried in a cargo unit shall be so packed and secured within the unit as to prevent, throughout the voyage, damage or hazard to the ship and the persons on board.

3. Appropriate precautions shall be taken during loading and transport of heavy cargoes or cargoes with abnormal physical dimensions to ensure that no structural damage to the ship occurs and to main adequate stability throughout the voyage.

4. Appropriate precautions shall be taken during loading and transport of cargo units on board ro-ro ships, especially with regard to the securing arrangements on board such ships and on the cargo units and with regard to the strength of the securing points and lashings.

5. Containers shall not be loaded to more than the maximum gross weight indicated on the Safety Approval Plate under the International Convention for Safe Containers (CSC).

PART B

SPECIAL PROVISIONS FOR BULK CARGOES OTHER THAN GRAIN

Regulation 6

Acceptability for shipment

1. Prior to loading a bulk cargo, the master shall be in possession of comprehensive information on the ship's stability and on the distribution of cargo for the standard loading conditions. The method of providing such information shall be to the satisfaction of the Administration.

2. Concentrates or other cargoes which may liquefy shall only be accepted for loading when the actual moisture content of the cargo is less than its transportable moisture limit. However, such concentrates and other cargoes may be accepted for loading even when their moisture content exceeds the above limit, provided that safety arrangements to the satisfaction of the Administration are made to ensure adequate stability in the case of cargo shifting and further provided that the ship has adequate structural integrity.

3. Prior to loading a bulk cargo which is not a cargo classified in accordance with the provisions of regulation VII/2 but which has chemical properties that may create a potential hazard, special precautions for its safe carriage shall be taken.

Regulation 7

Stowage of bulk cargo

1. Bulk cargoes shall be loaded and trimmed reasonably level, as necessary, to the boundaries of the cargo space so as to minimize the risk of shifting and to ensure that adequate stability will be maintained throughout the voyage.

2. When bulk cargoes are carried in 'tween-decks, the hatchways of such 'tween-decks shall be closed in those cases where the loading information indicates an unacceptable level of stress of the bottom structure if the hatchways are left open. The cargo shall be trimmed reasonably level and shall either extend from side to side or be secured by additional longitudinal divisions of sufficient strength. The safe load-carrying capacity of the 'tween-decks shall be observed to ensure that the deck-structure is not overloaded.

PART C

CARRIAGE OF GRAIN

Regulation 8

Definitions

For the purposes of this part, unless expressly provided otherwise:

1. "International Grain Code" means the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.23(59) as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2. The term "grain" includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley, rice, pulses, seeds and processed forms thereof whose behaviour is similar to that of grain in its natural state.

Regulation 9

Requirements for cargo ships carrying grain

1. In addition to any other applicable requirements of the present regulations, a cargo ship carrying grain shall comply with the requirements of the International Grain Code, and hold a document of authorization as required by that Code. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2. A ship without such a document shall not load grain until the master satisfies the Administration, or the Contracting Government of the port of loading on behalf of the Administration, that the ship will comply with the requirements of the International Grain Code in its proposed loaded condition."

CHAPTER VII

CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Regulation 5

Documents

The existing text of paragraph 3 of this regulation is replaced by the following paragraphs 3, 4 and 5:

"3. The persons responsible for the packing of dangerous goods in a freight container or road vehicle shall provide a signed container packing certificate or vehicle packing declaration stating that the cargo in the unit has been properly packed and secured and that all applicable transport requirements have been met. Such a certificate or declaration may be combined with the document referred to in paragraph 2.

4. Where there is due cause to suspect that a freight container or road vehicle in which dangerous goods are packed is not in compliance with the requirements of paragraph 2 or 3, or where a container packing certificate or vehicle packing declaration is not available, the freight container or vehicle shall not be accepted for shipment.

5. Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in regulation 2, the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority."

The following new regulation 7-1 is inserted after regulation 7:

“Regulation 7-1

Reporting of incidents involving dangerous goods

1. When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of packaged dangerous goods into the sea, the master, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such an incident without delay and to the fullest extent possible to the nearest coastal State. The report shall be based on the guidelines and general principles adopted by the Organization.

2. In the event of the ship referred to in paragraph 1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation.

Resolutie MSC 24(60) en 26(60) van 10 april 1992

Op 10 april 1992 heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie resolutie MSC 24(60) inzake brandveiligheidsmaatregelen voor bestaande passagierschepen en resolutie MSC 26(60) inzake bestaande ro-ro passagierschepen aangenomen.

De wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 april 1994, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag, of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste 50% van de bruto-tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen deze wijzigingen kenbaar hebben gemaakt.

De Engelse tekst van resolutie MSC 24(60) luidt:

Resolution MSC.24(60)

(adopted on 10 April 1992)

Adoption of Amendments to Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Fire Safety Measures for Existing Passenger Ships

The Maritime Safety Committee,

Recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee.

Recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as "the Convention" concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

Being concerned about recent serious fire casualties resulting in the loss of human life,

Recognizing that there is a compelling and urgent need to improve the fire safety measures for existing passenger ships,

Having considered at its sixtieth session amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments of the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendment contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Regulation 1

Application

1. Existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 3.1 and the following new paragraph 3.2 is inserted after paragraph 3.1:

“3.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3.1, passenger ships carrying more than 36 passengers when undergoing repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall comply with the following:

- .1 all materials introduced to these ships shall comply with the requirements with regard to materials applicable to ships constructed on or after 1 October 1994; and
- .2 all repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto involving the replacement of material of 50 tonnes or above, other than that required by regulation 41-1, shall comply with the requirements applicable to such ships constructed on or after 1 October 1994.”

Regulation 3

Definitions

2. The following new paragraphs 22-1 and 22-2 are inserted after existing paragraph 22:

“22-1 “Central control station” is a control station in which the following control and indicator functions are centralized:

- .1 fixed fire detection and alarm system;
- .2 automatic sprinklers, fire detection and alarm system;
- .3 fire door indicator panel;
- .4 fire door closure;
- .5 watertight door indicator panel;
- .6 watertight door opening and closing;
- .7 ventilation fans;
- .8 general/fire alarm;
- .9 communication systems including telephones; and
- .10 microphone to public address system.

22-2 “Continuously manned central control station” is a central control station which is continuously manned by a responsible member of the crew.”

Regulation 17

Fireman's outfit

3. The following sentence is added at the end of existing paragraph 1.2.2:

“In passenger ships carrying more than 36 passengers, at least two spare charges for each breathing apparatus shall be provided, and all air cylinders for breathing apparatus shall be interchangeable”.

4. The following sentence is added at the end of existing paragraph 3.1.1:

"In passenger ships carrying more than 36 passengers, two additional fireman's outfit shall be provided for each main vertical zone".

5. The following sentence is added at the end of existing paragraph 4:

"At least two fireman's outfits shall be stored in each main vertical zone".

6. The following new regulations 41-1 and 41-2 are inserted after existing regulation 41:

"Regulation 41-1

Upgrading of passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994

1. This regulation shall apply to passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994.

2. Passenger ships which do not comply with all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships) shall comply with the following:

- .1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and
- .2 paragraphs 2, 3, 4 and 5 of regulation 41-2, not later than 1 October 1997; and
- .3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and
- .4 all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships), not later than 1 October 2010.

3. Passenger ships which comply with all the requirements applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (applicable requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57) and MSC.22(59)) shall comply with the following:

- .1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and
- .2 paragraphs 2 and 4 of regulation 41-2 not later than 1 October 1997; and

- .3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and
- .4 paragraph 5 of regulation 41-2 not later than 1 October 2005 or 15 years after the date of construction of the ships, whichever is later.

4. For the purpose of this regulation, passenger ships complying in their entirety with all the requirements of part H of chapter II contained in amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.122(V), may be regarded as passenger ships complying with the requirements applicable to passenger ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships).

Regulation 41-2

Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994

1.1 Plans and booklets required by regulation 20 shall provide the information regarding fire protection, fire detection and fire extinction based on the guidelines developed by the Organization.

1.2 Each member of the fire patrol shall be provided with a two-way portable radiotelephone apparatus.

1.3 Water fog applicators shall be provided as required in regulations 7.6, 17.3.2 and 37.1.5.1.

1.4 Portable foam applicators shall be provided as required in regulations 7.1.2, 7.2.2 and 37.1.5.2.

1.5 All hose nozzles provided shall be of an approved dual-purpose type (i.e. spray/jet type) incorporating a shutoff.

2. All accommodation and service spaces, stairway enclosures and corridors shall be equipped with a smoke detection and alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 13. Such system need not be fitted in private bathrooms, and spaces having little or no fire risk such as voids and similar spaces. Detectors operated by heat instead of smoke shall be installed in galleys.

3. Smoke detectors connected to the smoke detection and alarm system shall also be fitted above ceilings in stairways and corridors in the areas where ceilings are of combustible construction.

4.1 Hinged fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall

be self-closing and be capable of release from a central control station and from a position at the door.

4.2 A panel shall be placed in a continuously manned central control station to indicate whether the fire doors on stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries are closed.

4.3 Exhaust ducts from galley ranges where grease or fat is likely to accumulate and which pass through accommodation spaces or spaces containing combustible materials shall be constructed of "A" class division. Each galley range exhaust duct shall be fitted with:

- .1 a grease trap readily removable for cleaning, unless an alternative grease removal process is fitted;
- .2 a fire damper located in the lower end of the duct;
- .3 arrangements operable from within the galley for shutting off the exhaust fans;
- .4 fixed means for extinguishing a fire within the duct; and
- .5 suitably located hatches for inspection and cleaning.

4.4 Only public toilets, lifts, lockers of non-combustible materials providing storage for safety equipment and open information counters may be located within the stairway enclosure boundaries. Other existing spaces within the stairway enclosure:

- .1 shall be emptied, permanently closed and disconnected from the electrical system; or
- .2 shall be separated from the stairway enclosure by the provisions of "A" class divisions in accordance with regulation 26. Such spaces may have direct access to stairway enclosures by the provision of "A" class doors in accordance with regulation 26, and subject to a sprinkler system being provided in these spaces. However, cabins shall not directly open into the stairway enclosure.

4.5 Spaces other than public spaces, corridors, public toilets, special category spaces, other stairways required by regulation 28.1.5, open deck spaces and spaces covered by paragraph 4.4.2 are not permitted to have direct access to stairway enclosures.

4.6 Existing machinery spaces of category (10) described in regulation 26.2.2 and existing back offices for information counters which open directly into the stairway enclosure may be retained, provided that they are protected by smoke detectors and that back offices for information counters contain only furniture of restricted fire risk.

4.7 In addition to the emergency lighting required by regulations II-1/42 and III/11.5, the means of escape including stairways and exits shall be marked, at all points of the escape route including angles and intersections, by lighting or photoluminescent strip indicators placed not more than 0.3 m above the deck. The marking must enable passengers to identify all routes of escape and readily identify the

escape exits. If electric illumination is used, it shall be supplied by the emergency source of power and it shall be so arranged that the failure of any single light, or cut in a lighting strip, will not result in the marking being ineffective. Additionally, all escape route signs and fire equipment location markings shall be of photoluminescent material. The Administration shall ensure that such lighting or photoluminescent equipment has been evaluated, tested and applied in accordance with the guidelines developed by the Organization.

4.8 A general emergency alarm system shall be provided. The alarm shall be audible throughout all the accommodation and normal crew working spaces and open decks, and its sound pressure level shall comply with the standard developed by the Organization. The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system.

4.9 A public address system or other effective means of communication shall be available and audible throughout the accommodation, public and service spaces, control stations and open decks.

4.10 Furniture in stairway enclosures shall be limited to seating. It shall be fixed, limited to six seats on each deck in each stairway enclosure, be of restricted fire risk, and shall not restrict the passenger escape route. The Administration may permit additional seating in the main reception area within stairway enclosures, if it is fixed, non-combustible, and does not restrict the passenger escape route. Furniture shall not be permitted in passenger and crew corridors forming escape routes in cabin areas. In addition to the above, lockers of non-combustible material, providing storage for safety equipment required by regulations, may be permitted.

5. Accommodation and service spaces, stairway enclosures and corridors shall be fitted with an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system complying with the requirements of regulation 12 or the guidelines developed by the Organization for an approved equivalent sprinkler system. A sprinkler system need not be fitted in private bathrooms and spaces having little or no fire risk such as voids and similar spaces.

6.1 All stairways in accommodation and service spaces shall be of steel frame construction except where the Administration sanctions the use of other equivalent material, and shall be within enclosures formed of "A" class divisions, with positive means of closure at all openings, except that:

- .1 a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors in one 'tween-deck space. When a stairway is closed in one 'tween-deck space, the stairway

enclosure shall be protected in accordance with the tables for decks in regulation 26;

- .2 stairways may be fitted in the open in a public space, provided they lie wholly within such public space.

6.2 Machinery spaces of category A shall be fitted with a fixed fire-extinguishing system complying with the requirements of regulation 7.

6.3 Ventilation ducts passing through divisions between main vertical zones shall be equipped with a fail-safe automatic closing fire damper which shall also be capable of being manually closed from each side of the division. In addition, fail-safe automatic closing fire dampers with manual operation from within the enclosure shall be fitted to all ventilation ducts serving both accommodation and service spaces and stairway enclosures where they pierce such enclosures. Ventilation ducts passing through a main fire zone division without serving spaces on both sides or passing through a stairway enclosure without serving that enclosure need not be fitted with dampers provided that the ducts are constructed and insulated to A-60 standard and have no openings within the stairway enclosure or in the trunk on the side which is not directly served.

6.4 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulations 37 and 38, respectively.

6.5 All fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be capable of release from a central control station and from a position at the door."

De Engelse tekst van resolutie MSC 26(60) luidt:

Resolution MSC.26(60)

(adopted on 10 April 1992)

Adoption of Amendments to Chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Existing RO-RO Passenger Ships

The Maritime Safety Committee,

Recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

Recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

Recalling also that by resolution A.596(15) the Assembly resolved that the Organization give a high priority to its work aimed at enhancing the safety of passenger ro-ro ferries,

Having considered at its sixtieth session amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments of the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendment contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to Chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Regulation 1

Application

Existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 3.1 and the following new paragraph 3.2 is inserted after paragraph 3.1:

"3.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3.1, passenger ships which undergo repairs, alterations and modifications to meet the requirements of regulation 8.9 shall not be deemed to have undergone repairs, alterations and modifications of a major character."

Regulation 8

Stability of passenger ships in damaged condition

1. The existing text following the title is replaced by the following:

"(Subject to the provisions of paragraph 9, paragraphs 2.3.1 to 2.3.4, 2.4, 5 and 6.2 apply to passenger ships constructed on or after 29 April 1990. Paragraphs 7.2, 7.3 and 7.4 apply to all passenger ships)".

2. The following new paragraph 2.3.5 is added after existing paragraph 2.3.4:

"2.3.5 For passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, constructed before 29 April 1990, the Administration may allow:

1. reduction of the minimum range of the residual righting lever curve defined in paragraph 2.3.1; and
2. calculation of the residual righting lever (GZ) referred to in paragraph 2.3.3 by the following formula:

$$GZ(\text{in metres}) = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacement}}$$

provided that in no case shall GZ be less than 0.09 m."

3. The following new paragraph 9 is inserted after existing paragraph 8:

"9. Passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, constructed before 29 April 1990, shall comply with the provisions of this regulation as amended by resolution MSC.12(56) and with additional paragraph 2.3.5, not later than the date prescribed below, according to the value of A/A_{max} as defined in the annex to the Calculation Procedure to Assess the Survivability Characteristics of Existing Ro-Ro Passenger Ships When Using a Simplified Method Based Upon Resolution A.265(VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574):

<i>Value of A/Amax</i>	<i>Date of compliance</i>
less than 70%	1 October 1994
70% or more but less than 75%	1 October 1996
75% or more but less than 85%	1 October 1998
85% or more but less than 90%	1 October 2000
90% or more but less than 95%	1 October 2005

The provisions of this regulation need not be applied to ships having the value of A/Amax of 95% or more.”

Resolutie MSC 27(61) van 11 december 1992

Bij resolutie MSC 27(61) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 11 december 1992 in overeenstemming met artikel VIII (b)(iv) van het Verdrag wijzigingen aangenomen.

De wijzigingen worden geacht te zijn aanvaard op 1 april 1994 tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag, of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot ten minste 50% van de bruto-tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen deze wijzigingen kenbaar hebben gemaakt.

De Engelse tekst van resolutie MSC 27(61) luidt als volgt:

Resolution MSC.27(61)

(adopted on 11 December 1992)

Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

The Maritime Safety Committee,

Recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

Recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as “the Convention” concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

Having considered, at its sixty-first session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments of the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendment contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Annex

Amendments to the 1974 Solas Convention

Access to space in the cargo area of oil tankers

1. Add the following after paragraph 11 of regulation II-1/2:

“12 An oil tanker is the oil tanker defined in regulation 1 of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.”

2. Add a new regulation II-1/12-2:

“Regulation 12-2

Access to spaces in the cargo area of oil tankers

1. This regulation applies to oil tankers constructed on or after 1 October 1994.

2. Access to cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to

ensure their complete inspection. Access to double bottom spaces may be through a cargo pump-room, pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel or similar compartments, subject to consideration of ventilation aspects.

3. For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend or descend any ladder without obstruction and also to provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening should be not less than 600 mm by 600 mm.

4. For access through vertical openings, or manholes providing passage through the length and breadth of the space, the minimum clear opening should be not less than 600 mm by 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other footholds are provided.

5. For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight smaller dimensions may be approved by the Administration in special circumstances, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration."

Regulation II-1/37

Communication between navigating bridge and machinery space

3. Number the present paragraph as paragraph 1 and add the following:

"2. For ships constructed on or after 1 October 1994 the following requirements apply in lieu of the provisions of paragraph 1:

At least two independent means shall be provided for communicating orders from the navigating bridge to the position in the machinery space or in the control room from which the speed and direction of thrust of the propellers are normally controlled: one of these shall be an engine-room telegraph which provides visual indication of the orders and responses both in the machinery spaces and on the navigating bridge. Appropriate means of communication shall be provided from the navigating bridge and the engine-room to any other position from which the speed or direction of thrust of the propellers may be controlled."

Regulation II-1/42

Emergency source of electric power in passenger ships

4. Insert the following paragraph after paragraph 3.2 of regulation II-1/42:

“3.3 The following provision in paragraph 3.1.2 shall not apply to ships constructed on or after 1 October 1994:

unless a second independent means of starting the emergency generating set is provided, the single source of stored energy shall be protected to preclude its complete depletion by the automatic starting system.”

Regulation II-1/43

Emergency source of electric power in cargo ships

5. Insert the following paragraph after paragraph 3.2 of regulation II-1/43:

“3.3 The following provisions in paragraph 3.1.2 shall not apply to ships constructed on or after 1 October 1994:

unless a second independent means of starting the emergency generating set is provided, the single source of stored energy shall be protected to preclude its complete depletion by the automatic starting system.”

Regulation II-1/44

Starting arrangements for emergency generating sets

6. Insert the following paragraph after paragraph 2 of regulation II-1/44:

“2.1 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provision of the second sentence of paragraph 2, shall comply with the following requirements:

The source of stored energy shall be protected to preclude critical depletion by the automatic starting system, unless a second independent means of starting is provided. In addition, a second source of energy shall be provided for an additional three starts within 30 minutes unless manual starting can be demonstrated to be effective.”

Regulation II-1/45

Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

7. Insert the following after paragraph 3.2 of regulation II-1/45:

“3.2.1 For ships constructed on or after 1 October 1994, the requirement of paragraph 3.1 does not preclude the use of limited and locally earthed systems, provided that any possible resulting current does not flow directly through any dangerous spaces.”

8. Insert the following after paragraph 4.2:

“4.3 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 4.1, shall comply with the following requirements:

- .1 Except as permitted by paragraph 4.3.2, earthed distribution systems shall not be used in a tanker.
- .2 The requirement of paragraph 4.3.1 does not preclude the use of earthed intrinsically safe circuits and in addition, under conditions approved by the Administration, the use of the following earthed systems:
 - .2.1 power supplied, control circuits and instrumentation circuits where technical or safety reasons preclude the use of a system with no connection to earth, provided the current in the hull is limited to not more than 5 amps in both normal and fault conditions; or
 - .2.2 limited and locally earthed systems, provided that any possible resulting current does not flow directly through any of the dangerous spaces; or
 - .2.3 alternating current power networks of 1,000 V root mean square (line to line) and over, provided that any possible resulting current does not flow directly through any of the dangerous spaces.”

Amendments to chapter II-2 dealing with fire-protection requirements of new ships

Regulation II-2/1

Application

9. Amend paragraph 1.1 to read:

“1.1 Unless expressly provided otherwise, parts A, C and D of this chapter shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 1986, and part B of this chapter shall apply to ships the keels of

which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 October 1994."

10. Add the following to the present sentence of paragraph 2:

"and for ships constructed before 1 October 1994 the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under part B of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59) and MSC.24(60) are complied with."

Regulation II-2/3

Definitions

11. Add a new paragraph 33 as follows:

"33 For ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the definition of main vertical zones provided in paragraph 9, the following definition shall be applied:

Main vertical zones are those sections into which the hull, superstructure and deckhouses are divided by "A" class divisions, the mean length and width of which on any deck does not in general exceed 40 m."

Regulation II-2/4.4.2

Fire main and fire pump sizing

12. Add the following after paragraph 4.2:

"4.2.1 Passenger ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 4.2, shall comply with the following requirements:

With the two pumps simultaneously delivering through the nozzles specified in paragraph 8 and sufficient hydrants to provide for the quantity of water specified in paragraph 4.1, a minimum pressure of 0.4 N/mm² for ships of 4,000 tons gross tonnage and above and 0.3 N/mm² for ships of less than 4,000 tons gross tonnage shall be maintained at all hydrants."

Regulation II-2/4.3.3.3

13. Add the following after paragraph 3.3.3:

"3.3.3.1 For ships constructed on or after 1 October 1994, the alternative means to be provided in accordance with the provi-

sions of paragraph 3.3.3 shall be an independently driven, power-operated emergency fire pump and with its source of power and sea connection located outside the machinery space.”

Regulation II-2/4.3.3.2.9

14. Add the following after paragraph 3.3.2.8:

“3.3.2.9 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 3.3.2.6, shall comply with the following requirements:

The space containing the fire pump shall not be contiguous to the boundaries of machinery spaces of category A or those spaces containing main fire pumps. Where this is not practicable, the common bulkhead between the two spaces shall be insulated to a standard of structural fire protection equivalent to that required for a control station in regulation 44.”

Release mechanism of CO₂

15. The following paragraphs are added after paragraph 2.4 of regulation II-2/5:

“2.5 Carbon dioxide systems installed on or after 1 October 1994 shall comply with the following requirements:

- .1 Two separate controls shall be provided for releasing carbon dioxide into a protected space and to ensure the activities of the alarm. One control shall be used to discharge the gas from its storage containers. A second control shall be used for opening the valve of the piping which conveys the gas into the protected space.
- .2 The two controls shall be located inside a release box clearly identified for the particular space. If the box containing the controls is to be locked, a key to the box shall be in a break-glass type enclosure conspicuously located adjacent to the box.”

Prohibition of new installations of halon system

16. Replace paragraph 3.1 of regulation II-2/5 by the following:

“3.1 The use of halogenated hydrocarbons as fire-extinguishing media is only permitted in machinery spaces, pump-rooms and in cargo spaces intended solely for the carriage of vehicles which are not carrying any cargo. New installations of halogenated hydrocarbon systems shall be prohibited on all ships.”

Regulation II-2/13

Fixed fire detection and fire alarm systems

17. Replace paragraph 1.6 by the following:

“1.6 Indicating units shall, as a minimum, denote the section in which a detector or manually operated call point has operated. At least one unit shall be so located that it is easily accessible to responsible members of the crew at all times, when at sea or in port, except when the ship is out of service. One indicating unit shall be located on the navigating bridge if the control panel is located in the main fire control station.”

18. Replace paragraph 1.8 by the following:

“1.8 Where the fire detection system does not include means of remotely identifying each detector individually, no section covering more than one deck within accommodation, service and control stations shall normally be permitted except a section which covers an enclosed stairway. In order to avoid delay in identifying the source of fire, the number of enclosed spaces included in each section shall be limited as determined by the Administration. In no case shall more than fifty enclosed spaces be permitted in any section. If the detection system is fitted with remotely and individually identifiable fire detectors, the sections may cover several decks and serve any number of enclosed spaces.”

19. Replace paragraph 1.9 by the following:

“1.9 In passenger ships, if there is no fire detection system capable of remotely and individually identifying each detector, a section of detectors shall not serve spaces on both sides of the ship nor on more than one deck and neither shall it be situated in more than one main vertical zone except that the Administration, if it is satisfied that the protection of the ship against fire will not thereby be reduced, may permit such a section of detectors to serve both sides of the ship and more than one deck. In passenger ships fitted with individually identifiable fire detectors, a section may serve spaces on both sides of the ship and on several decks but may not be situated in more than one main vertical zone.”

20. Add the following paragraph 1.15:

“1.15 Fire detection systems with a zone address identification capability fitted on or after 1 October 1994 shall be so arranged that:

- a loop cannot be damaged at more than one point by a fire;
- means are provided to ensure that any fault (e.g. power break; short circuit; earth) occurring in the loop will not render the whole loop ineffective;
- all arrangements are made to enable the initial configuration of the system to be restored in the event of failure (electrical, electronic, informatic);
- the first initiated fire alarm will not prevent any other detector from initiating further fire alarms."

Regulation 20

Fire control plans and fire drills

21. A new regulation 20.4 is added as follows:

"In ships carrying more than 36 passengers, plans and booklets required by this regulation shall provide the information regarding fire protection, fire detection and fire extinction based on the guidelines issued by the Organization."

Regulation II-2/24

Main vertical zones and horizontal zones

22. Amend paragraph 1.1 to read:

"1.1 In ships carrying more than 36 passengers, the hull, superstructure and deckhouses shall be subdivided into main vertical zones by A-60 class divisions. Steps and recesses shall be kept to a minimum but where they are necessary they shall also be A-60 class divisions. Where a category 26.2.2(5), 26.2.2(9) or 26.2.2(10) space is on one side of the division the standard may be reduced to A-0."

23. Amend paragraph 2 to read:

"2. As far as practicable, the bulkheads forming the boundaries of the main vertical zones above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck. The length and width of main vertical zones may be extended to a maximum of 48 m in order to bring the ends of main vertical zones to coincide with subdivision watertight bulkheads or in order to accommodate a large public space extending for the whole length of the main vertical zone provided that the total area of the main vertical zone is not greater than 1,600 m² on any deck. The length or width of a main vertical zone is the maximum distance between the furthestmost points of the bulkheads bounding it."

24. Delete the reference to table 26.3.

Regulation II-2/25

Bulkheads within a main vertical zone

25. Add the following at the beginning of the first sentence of paragraph 2:

“In ships carrying not more than 36 passengers,”.

26. Replace paragraph 3 by the following:

“3. All bulkheads required to be “B” class divisions, except corridor bulkheads prescribed in paragraph 2, shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries unless the continuous “B” class ceilings or linings fitted on both sides of the bulkheads are at least of the same fire resistance as the bulkhead, in which case the bulkhead may terminate at the continuous ceiling or lining.”

Regulation II-2/26

Fire integrity of bulkheads and decks in ships carrying more than 36 passengers

27. Amend paragraph 2.1 as follows:

“2.1 Table 26.1 shall apply to bulkheads not bounding either main vertical zones or horizontal zones. Table 26.2 shall apply to decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones.”

28. In paragraph 2.2(3), delete the words “and lobbies”.

29. Amend paragraph 2.2.(4) to read:

“(4) Evacuation stations and external escape routes.

Survival craft stowage area.

Open deck spaces and enclosed promenades forming lifeboat and liferaft embarkation and lowering stations.

Muster stations, internal and external.

External stairs and open decks used for escape routes.

The ship's side to the waterline in the lightest seagoing condition, superstructure and deckhouse sides situated below and adjacent to the liferaft and evacuation slide embarkation areas.”

30. In paragraph 2.2(7), add “Operating rooms” at the end.

31. Delete "Operating rooms" from paragraph 2.2(9).
32. In paragraph 2.2(11), delete the word "emergency" between "driving" and "generators", and delete reference to "special category spaces" on the first, second and twentieth lines.
33. Delete paragraph 2.4 and 2.5, and renumber the present paragraph 2.6 as new paragraph 2.4.
34. Delete the present paragraph 2.7, and add a new paragraph 2.5 as follows:

".5 The Administration shall determine in respect of category (5) spaces whether the insulation values in table 26.1 shall apply to ends of deckhouses and superstructures, and whether the insulation values in table 26.2 shall apply to weather decks. In no case shall the requirements of category (5) of table 26.1 or 26.2 necessitate enclosure of spaces which in the opinion of the Administration need not be enclosed."
35. Replace table 26.1 and 26.2 by the following:

"Table 26.1 – Bulkheads not bounding either main vertical zones or horizontal zones

Spaces	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations	(1) B-O ^a	A-O	A-O	A-O	A-O	A-60	A-60	A-60	A-O	A-O	A-60	A-60	A-60	A-60
Stairways	(2)	A-O ^a	A-O	A-O	A-O	A-O	A-15	A-15	A-O ^c	A-O	A-15	A-30	A-15	A-30
Corridors	(3)		B-15	A-60	A-O	B-15	B-15	B-15	B-15	A-O	A-15	A-30	A-O	A-30
Evacuation stations and external escape routes	(4)				A-O	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b	A-O	A-O	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b
Open deck spaces	(5)				–	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Accommodation spaces of minor fire risk	(6)					B-O	B-O	B-O	C	A-O	A-O	A-30	A-O	A-30
Accommodation spaces of moderate fire risk	(7)						B-O	B-O	C	A-O	A-15	A-60	A-15	A-60
Accommodation spaces of greater fire risk	(8)							B-O	C	A-O	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitary and similar spaces	(9)								C	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk	(10)									A-O ^a	A-O	A-O	A-O	A-O
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk	(11)										A-O ^a	A-O	A-O	A-15
Machinery spaces and main galleys	(12)											A-O ^a	A-O	A-60

Spaces	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Store-rooms, workshops, pantries, etc.	(13)												A-O ^a	A-O
Other spaces in which flammable liquids are stowed														A-30

Table 26.2 – Decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones

Spaces above	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Spaces below														
Control stations	(1) A-30	A-30	A-15	A-O	A-O	A-O	A-15	A-30	A-O	A-O	A-O	A-60	A-O	A-O
Stairways	(2) A-O	A-O	-	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-30	A-O	A-30
Corridors	(3) A-15	A-O	A-O ^a	A-60	A-O	A-O	A-15	A-15	A-O	A-O	A-O	A-30	A-O	A-30
Evacuation stations and external escape routes	(4) A-O	A-O	A-O	A-O	-	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Open deck spaces	(5) A-O	A-O	A-O	A-O	-	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Accommodation spaces of minor fire risk	(6) A-60	A-15	A-O	A-60	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Accommodation spaces of moderate fire risk	(7) A-60	A-15	A-15	A-60	A-O	A-O	A-15	A-15	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Accommodation spaces of greater fire risk	(8) A-60	A-15	A-15	A-60	A-O	A-15	A-15	A-30	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O

Sanitary and similar spaces	(9)	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk	(10)	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O ^a	A-O	A-O	A-O	
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-O	A-O	A-15	A-30	A-O	A-O	A-O ^a	A-O	A-O	A-30
Machinery spaces and main galleys	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-O	A-60	A-60	A-60	A-O	A-O	A-30	A-30 ^a	A-O	A-60
Store-rooms, workshops, pantries, etc.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-O	A-15	A-30	A-30	A-30	A-O	A-O	A-O	A-O	A-O
Other spaces in which flammable liquids are stowed															

- a. Where adjacent spaces are in the same numerical category and superscript ^a appears, a bulkhead or deck between such spaces need not be fitted if deemed unnecessary by the Administration. For example, in category (12) a bulkhead need not be required between a galley and its annexed pantries provided the pantry bulkhead and decks maintain the integrity of the galley boundaries. A bulkhead is, however, required between a galley and a machinery space even though both spaces are in category (12).
 - b. The ship's side, to the waterline in the lightest seagoing condition, superstructure and deckhouse sides situated below and adjacent to the liferafts and evacuation slides may be reduced to A-30.
 - c. Where public toilets are installed completely within the stairway enclosure, the public toilet bulkhead within the stairway enclosure can be of "B" class integrity."
36. Delete tables 26.3 and 26.4.

Regulation II-2/28

Means of escape

37. Delete "accommodated or" from the last sentence of paragraph 1.1.
38. Replace paragraph 1.4 by the following:
"1.4 A corridor, lobby, or part of a corridor from which there is only one route of escape shall be prohibited."
39. Replace paragraph 1.5 by the following:
"1.5 At least one of the means of escape required by paragraphs 1.1 and 1.2 shall consist of a readily accessible enclosed stairway, which shall provide continuous fire shelter from the level of its origin to the appropriate lifeboat and liferaft embarkation decks, or to the uppermost weather deck if the embarkation deck does not extend to the main vertical zone being considered. In the latter case, direct access to the embarkation deck by way of external open stairways and passageways shall be provided and shall have emergency lighting in accordance with regulation III/11.5 and slip-free surfaces under foot. Boundaries facing external open stairways and passageways forming part of an escape route and boundaries in such a position that their failure during a fire would impede escape to the embarkation deck shall have fire integrity, including insulation values, in accord-

ance with the tables in regulation II-2/26. The widths, number and continuity of escapes shall be as follows:

- .5.1 Stairways shall not be less than 900 mm in clear width. Stairways shall be fitted with handrails on each side. The minimum clear width of stairways shall be increased by 10 mm for every one person provided for in excess of 90 persons. The maximum clear width between handrails where stairways are wider than 900 mm shall be 1,800 mm. The total number of persons to be evacuated by such stairways shall be assumed to be two thirds of the crew and the total number of passengers in the areas served by such stairways. The width of the stairways shall conform the standards not inferior to those adopted by the Organization.
- .5.2 All stairways sized for more than 90 persons shall be aligned fore and aft.
- .5.3 Doorways and corridors and intermediate landings included in means of escape shall be sized in the same manner as stairways.
- .5.4 Stairways shall not exceed 3.5 m in vertical rise without the provision of a landing and shall not have an angle of inclination greater than 45°.
- .5.5 Landings at each deck level shall be not less than 2 m² in area and shall increase by 1 m² for every 10 persons provided for in excess of 20 persons but need not exceed 16 m², except for those landings servicing public spaces having direct access onto the stairway enclosure.

40. Add new paragraphs 1.9 and 1.10 as follows:

- “9 Where the Administration has granted dispensation under the provisions of paragraph 1.1, the sole means of escape shall provide safe escape. However, stairways shall not be less than 800 mm in clear width with handrails on both sides.
- 10 In addition to the emergency lighting required by regulations II-1/42 and III/11.5, the means of escape, including stairways and exits, shall be marked by lighting or photoluminescent strip indicators placed not more than 0.3 m above the deck at all points of the escape route including angles and intersections. The marking must enable passengers to identify all the routes of escape and readily identify the escape exits. If electric illumination is used, it shall be supplied by the emergency source of power and it shall be so arranged that the failure of any single light or cut in a

lighting strip, will not result in the marking being ineffective. Additionally, all escape route signs and fire equipment location markings shall be of photoluminescent material or marked by lighting. The Administration shall ensure that such lighting or photoluminescent equipment have been evaluated, tested and applied in accordance with the guidelines developed by the Organization.”

41. Add a new paragraph 3.3 as follows:

“3.3 Two means of escape shall be provided from a machinery control room located within a machinery space, at least one of which will provide continuous fire shelter to a safe position outside the machinery space.”

Regulation II-2/29

Protection of stairways and lifts in accommodation and service spaces

42. Replace paragraph 2 by the following:

“2. Stairway enclosures shall have direct access to the corridors and be of a sufficient area to prevent congestion, having in view the number of persons likely to use them in an emergency. Within the perimeter of such stairway enclosures, only public toilets, lockers of non-combustible material providing storage for safety equipment and open information counters are permitted. Only public spaces, corridors, public toilets, special category spaces, other escape stairways required by 28.1.5 and external areas are permitted to have direct access to these stairway enclosures.”

Regulation II-2/30

Openings in “A” class division

43. Replace paragraph 4 by the following:

“4. Fire doors in main vertical zone bulkheads and stairway enclosures shall satisfy the following requirements:

- .1 The doors shall be self-closing and be capable of closing with an angle of inclination of up to 3.5° opposing closure, and shall have an approximately uniform rate of closure of no more than 40 s and no less than 10 s with the ship in the upright position.
- .2 Remote-controlled sliding or power-operated doors shall be equipped with an alarm that sounds at least 5 s but no

- more than 10 s before the door begins to move and continue sounding until the door is completely closed. Doors designed to reopen upon contacting an object in its path shall reopen sufficiently to allow a clear passage of at least 0.75 m, but no more than 1 m.
- .3 All doors shall be capable of remote and automatic release from a continuously manned central control station, either simultaneously or in groups, and also individually from a position at both sides of the door. Indication must be provided at the fire control panel in the continuously manned central control station whether each of the remote-controlled doors are closed. The release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system or central power supply. Release switches shall have an on-off function to prevent automatic resetting of the system. Hold-back hooks not subject to central control station release are prohibited.
 - .4 Local power accumulators for power-operated doors shall be provided in the immediate vicinity of the doors to enable the doors to be operated at least ten times (fully opened and closed) using the local controls.
 - .5 Double-leaf doors equipped with a latch necessary to their fire integrity shall have a latch that is automatically activated by the operation of the doors when released by the system.
 - .6 Doors giving direct access to special category spaces which are power-operated and automatically closed need not be equipped with alarms and remote-release mechanisms required in .2 en .3."

44. In paragraph 5, add the following words at the beginning:

"In ships carrying not more than 36 passengers,".

45. In paragraph 6, add the following words at the end of the first sentence:

"provided that there is no requirement for such boundaries to have "A" class integrity in regulation 33.3".

46. Insert a new paragraph 7 as follows:

"7. All "A" class doors located in stairways, public spaces and main vertical zone bulkheads in escape routes shall be equipped with a self-closing hose port of material, construction and fire resistance which is equivalent to the door into which it is fitted, and shall be a 150 mm square clear opening with the door closed

and shall be inset into the lower edge of the door, opposite the door hinges, or in the case of sliding doors, nearest the opening."

Regulation II-2/31

Openings in "B" class division

47. Renumber paragraph 1 as paragraph 1.1 and amend the first sentence to read:

"Doors and door frames in "B" class divisions and means of securing them shall provide a method of closure which shall have resistance to fire equivalent to that of the divisions* except that ventilation openings may be permitted in the lower portion of such doors."

* Reference is made to the Recommendation on Fire Test Procedures for "A", "B" and "F" class divisions, adopted by resolution A.517(13)."

48. Add a new paragraph 1.2 to read:

"1.2 Cabin doors in "B" class divisions shall be of a self-closing type. Hold-backs are not permitted."

49. In paragraph 3, add the following at the beginning:

"In ships carrying not more than 36 passengers".

Regulation II-2/32

Ventilation systems

Paragraph 1.1 is revised by deleting "16.2 to 16.9" at the end of the sentence and replacing it with "16.2 to 16.6, 16.8 and 16.9".

50. Replace paragraph 1.5 by the following:

"1.5 Stairway enclosures shall be ventilated and shall be served only by an independent fan and duct system which shall not serve any other spaces in the ventilation system."

The following new paragraphs 1.8 and 1.9 are inserted:

"1.8 Ventilation ducts shall be provided with suitably located hatches for inspection and cleaning, where reasonable and practicable.

1.9 Exhaust ducts from galley ranges in which grease or fat is likely to accumulate shall meet requirements of regulation II-2/16.3.2.1 and 16.3.2.2 and shall be fitted with:

- .1 a grease trap readily removable for cleaning unless an alternative approved grease removal system is fitted;
- .2 a fire damper located in the lower end of the duct which

is automatically and remotely operated, and in addition a remotely operated fire damper located in the upper end of the duct;

- .3 a fixed means for extinguishing a fire within the duct;
- .4 remote control arrangements for shutting off the exhaust fans and supply fans, for operating the fire dampers mentioned in .2 and for operating the fire-extinguishing system, which shall be placed in a position close to the entrance to the galley. Where a multi-branch system is installed, means shall be provided to close all branches exhausting through the same main duct before an extinguishing medium is released into the system; and
- .5 suitably located hatches for inspection and cleaning."

Regulation II-2/33

Windows and sidecuttles

51. Amend paragraph 2 to read:

"2. Notwithstanding the requirements of the tables in regulations 26 and 27, all windows and sidecuttles in bulkheads separating accommodation and service spaces and control stations from weather shall be constructed with frames of steel or other suitable material. The glass shall be retained by a metal glazing bead or angle."

52. Add new paragraph 3 as follows:

"3. Windows facing life-saving appliances, embarkations and muster areas, external stairs and open decks used for escape routes, and windows situated below liferaft and escape slide embarkation areas shall have the fire integrity as required in the tables in regulation II-2/26. Where automatic dedicated sprinkler heads are provided for windows, A-O windows may be accepted as equivalent. Windows located in the ship's side below the lifeboat embarkation areas shall have the fire integrity at least equal to "A-O" class."

Regulation II-2/34

Restricted use of combustible material

53. Insert the words "draught stops" between "grounds" and "ceilings" in the first sentence of paragraph 1.

54. Amend paragraph 6 to read:

"6 Furniture in stairway enclosures shall be limited to seating. It shall be fixed, limited to six seats on each deck in each stairway enclosure, be of restricted fire risk, and shall not restrict the passenger escape route. The Administration may permit additional seating in the main reception area within a stairway enclosure if it is fixed, non-combustible and does not restrict the passenger escape route. Furniture shall not be permitted in passenger and crew corridors forming escape routes in cabin areas".

In addition to the above, lockers of non-combustible material, providing storage for safety equipment required by regulations, may be permitted.

Regulation II-2/36

Fixed fire detection and fire alarm systems, automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

55. Replace regulation 36 by the following:

"Fixed fire detection and fire alarm systems and automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

1. In passenger ships carrying not more than 36 passengers there shall be installed throughout each separate zone, whether vertical or horizontal, in all accommodation and service spaces and, where it is considered necessary by the Administration, in control stations, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc., either:

- .1 a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 13 and so installed and arranged as to detect the presence of fire in such spaces; or
- .2 an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 12 or the guidelines developed by the Organization for an approved equivalent sprinkler system and so installed and arranged as to protect such spaces and, in addition, a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 13 so installed and arranged as to provide smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces.

2. Passenger ships carrying more than 36 passengers shall be equipped with an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 12, or the guidelines developed by the

Organization for an approved equivalent sprinkler system in all service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors and stairways. Alternatively, control stations where water may cause damage to essential equipment may be fitted with an approved fixed fire-extinguishing system of another type. A fixed fire detection and fire alarm system of an approved type shall be installed, complying with the requirements of regulation 13 so installed and arranged as to provide smoke detection in service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors and stairways. Smoke detectors need not be fitted in private bathrooms and galleys. Spaces having little or no fire risk such as voids, public toilets and similar spaces need not be fitted with an automatic sprinkler system, or fixed fire detection and alarm system."

Regulation II-2/37

Protection of special category spaces

56. Amend paragraph 1.2.1 as follows:

"1.2.1 In passenger ships carrying more than 36 passengers the boundary bulkheads and decks of special category spaces shall be insulated to A-60 class standard. However, where a category 26.2.2(5), 26.2.2(9) or 26.2.2(10) space is on one side of the division the standard may be reduced to A-O.

57. Renumber existing paragraph 1.2.2 as 1.2.3 and insert a new paragraph 1.2.2 to read:

"1.2.2 In passenger ships carrying not more than 36 passengers the boundary bulkheads of special category spaces shall be insulated as required for category (11) spaces in table 27.1 and the horizontal boundaries as required for category (11) spaces in table 27.2."

Regulation II-2/40

Fire patrols, detection, alarms and public address systems

58. Add the words "and open decks" at the end of paragraph 5.

59. Paragraph 5 is amended to add after the last sentence:

"Each member of the fire patrol shall be provided with a two-way portable radio telephone apparatus."

60. Add new paragraph 7.1 to 7.2:

"7.1 Passenger ships carrying more than 36 passengers shall have the detection alarms for the system required by regulation 36.2 centralized in a continuously manned central control station. In addition, controls for remote closing of the fire doors and shutting down the ventilation fans, shall be centralized in the same location. The ventilation fans shall be capable of reactivation by the crew at the continuously manned control station. The control panels in the central control station shall be capable of indicating open or closed positions of fire doors, closed or off status of the detectors, alarms and fans. The control panel shall be continuously powered and should have an automatic change-over to stand-by power supply in case of loss of normal power supply. The control panel shall be powered from the main source of electrical power and the emergency source of electrical power defined by regulation II-1/42 unless other arrangements are permitted by the regulations, as applicable.

7.2 The control panel shall be designed on the fail-safe principle, e.g. an open detector circuit shall cause an alarm condition, as noted in regulations II-2/13.1.3 and II-1/51.1.4."

Regulation 59

Venting, purging, gas-feeing and ventilation

60-1 The following new paragraph 4 should be inserted after the existing paragraph 3:

"4. *Inerting, Ventilation and gas measurement.*

- 4.1 This paragraph shall apply to oil tankers constructed on or after 1 October 1994.
- 4.2. Double hull and double bottom spaces shall be fitted with suitable connections for the supply of air.
- 4.3 On tankers required to be fitted with inert gas systems:
 - .1 double hull spaces shall be fitted with suitable connections for the supply of inert gas;
 - .2 where hull spaces are connected to a permanently fitted inert gas distribution system, means shall be provided to prevent hydrocarbon gases from the cargo tanks entering the double hull spaces through the system;
 - .3 where such spaces are not permanently connected to an inert gas distribution system, appropriate means shall be provided to allow connection to the inert gas main.
- 4.4.1 Suitable portable instruments for measuring oxygen and flammable vapour concentrations shall be pro-

vided. In selecting these instruments, due attention shall be given for their use in combination with the fixed gas sampling line systems referred to in paragraph 4.4.2.

- 4.4.2 Where atmosphere in double hull spaces cannot be reliably measured using flexible gas sampling hoses, such spaces shall be fitted with permanent gas sampling lines. The configuration of such line systems shall be adapted to the design of such spaces.
- 4.4.3 The materials of construction and the dimensions of gas sampling lines shall be such as to prevent restriction. Where plastic materials are used, they should be electrically conductive."

CHAPTER III

Regulation 50

General emergency alarm system

61. Delete the full stop at the end of the regulation and add the following:

"and open decks, and its sound pressure level shall comply with the standard developed by the Organization. The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system".

Approved amendments to chapter IV

Regulation IV/13

Sources of energy

62. Replace the existing text of paragraphs 2.1 to 2.3 by:
- 1 one hour on ships provided with an emergency source of electrical power, if such source of power complies fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations; and
 - 2 six hours on ships not provided with an emergency source of electrical power complying fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations."
63. Delete the reference in regulation IV/13.4 to paragraph 2.3.

Regulation IV/14

Performance standards

64. Replace "by prescribed" in regulation IV/14.2 by "prescribed by".

Uitgegeven de *twaalfde* januari 1994.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. H. KOOLJMAN

INHOUD

A. TITEL	1
B. TEKST	1
C. VERTALING	1
D. PARLEMENT	1
E. BEKRACHTIGING	2
F. TOETREDING	2
G. INWERKINGTREDING	2
H. TOEPASSELIJKVERLARING	2
J. GEGEVENS	2
Wijzigingen	2
Resolutie 1 van 9 november 1988	2
Resolutie MSC 22(59) van 23 mei 1991	40
Resolutie MSC 24(60) van 10 april 1992	54
Resolutie MSC 26(60) van 10 april 1992	61
Resolutie MSC 27(61) van 11 december 1992	64
